Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Schriftleiter: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.

Nr. 29. Berlin, den 12. April 1902. XLII. Jahrgang.

Die

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen

erscheint Mittwochs und Sonnabends und berichtet über wichtigere Fragen aus sämmtlichen Gebieten des Eisenbahnwesens. Sie übermittelt Nachrichten aller Art, welche den Wirkungskreis und die Interessen der Vereins- und anderer Eisenbahn-Verwaltungen berühren.

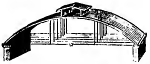
Ein „Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke" wird monatlich dreimal der Zeitschrift kostenfrei beigegeben.

Beiträge sowie sonstige Mittheilungen, Bücher, Zeitschriften u. s. w. wolle man an die
Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen
in Berlin W., Köthener Strasse 28/29
einsenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post (Post-Zeitungs-Preisliste No. 8563) zum Preise von M. 4,— für das Vierteljahr bezogen werden.
Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Postgebietes für M. 20,—, nach sämmtlichen anderen Staaten für M. 23,—. Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 25 Pf. abgegeben.
Ausser den amtlichen Bekanntmachungen werden auch Anzeigen, Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 40 Pf., angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermässigungen.
Bellagen werden nach Vereinbarung beigefügt.
Wegen der Anzeigen und Beilagen wende man sich an die
Verlagsbuchhandlung von Julius Springer
in Berlin N., Monbijouplatz 3.

Amtliche Bekanntmachungen sind an das Büro des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin W., Köthener Strasse 28/29, zu senden.

Gebr. Achenbach,
Weidenau (Sieg)



[1406]

Spezialfabrik für Wellblechhäuser, Dächer und Thore. Schmiedeeiserne Fenster.

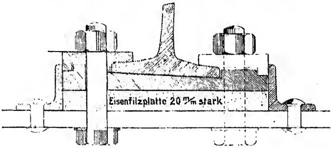
Regina spart

30% an electrischem Strom,
95% Kohlen u. Bedienung.

Ausführliche Prospekte

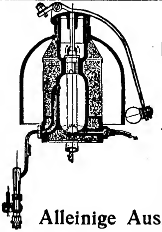
Regina Bogenlampenfabrik,
KÖLN. [1427]

Filzfabrik Adlershof Act.-Ges.
BERLIN C., Neue Friedrichstr. 38/40.



Imprägnirter Unterlagsfilz D. R.-P. 90800
mit chemisch gehärteter Oberflächenschicht
zur Stoss- und Schalldämpfung [1326]
beim Eisenbahnoberbau — Brücken, Weichen, Löschgruben und Drehscheiben etc.

Kaufen Sie kein Pianino,
wenn Sie noch nicht den Katalog von [1268]
Roth & Junius, vorm. **August Roth,** Hofpianofabrik, **Hagen i. W. No. 90**
gratis haben kommen lassen. Die Herren Beamten haben Vorzugspreise.

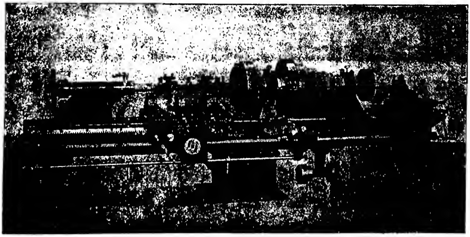


Busse'sches Lokomotiv-Dampfläutewerk
mit
Frischdampfheizung und Wärmeschutzmantel.
D. R.-P. No. 94694 und D. R.-G.-M. No. 66607.
Augenblickliches Ansprechen nach längerer Betriebspause, selbst bei strengster Kälte gewährleistet.
Vollkommene Entwässerung. Bestes Material.

Im Staatsbahnbetriebe bewährt.

Typen I bis IV für Haupt-, Neben- und Kleinbahnen.
Prospekte gratis und franco. [1257]
Alleinige Ausführung durch Julius Pintsch, Berlin O., **Andreas-Strasse 72/73.**

Karlsruher Werkzeugmaschinenfabrik



Kombinirte Spezial-Drehbank für Pufferstangen und Pufferteller D. R.-G.-M.
Leistungsfähigkeit pro Tag ca. 20 komplette Puffer. [1458 II]

vorm. **Gschwindt & Co., A.-G.,**
Karlsruhe, Baden
gegründet 1862 gegründet 1862

liefert in saubenster Ausführung und modernster Konstruktion:

Drehbänke, Hobelmaschinen, Stossmaschinen, Horizontal-, Vertikal- u. Radial-Bohrmaschinen, Fräsmaschinen, Revolverdrehbänke etc.

Radsatzdrehbänke selbstthätig nach Schablone arbeitend.

Gangbare Dimensionen sofort od. schnell lieferbar.

Spezialmaschinen für Eisenbahnwerkstätten.

Complete Werkstatt-Einrichtungen für Voll- u. Kleinbahnen, sowie für Elektr. Bahnen.

Beste Referenzen über ausgeführte Maschinen.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 29. | 12. April 1902. | XLII. Jahrgang.

Inhalt:

Die selbstthätige Wagenkupplung und die Unfallgefahr.

Aus dem Umstand, dass das Verhältniss der Tödtungen beim An- und Abkuppeln der Fahrzeuge zur Zugleistung auf den nordamerikanischen Eisenbahnen, trotz des Vorhandenseins selbstthätiger Kupplungen, doch noch grösser ist, als auf den deutschen Bahnen — 2,0 zu 1,5 auf 10 000 000 Zugkm —, ist sehr zu Unrecht auf einen verhältnissmässig wenig befriedigenden Erfolg jener Kupplung geschlossen worden; diese wie auch alle sonstigen gleichartigen Ziffern in den beiden Betrieben können nämlich deshalb nicht in eine Parallele gestellt werden, weil der Sicherheitskoeffizient auf den amerikanischen Bahnen bekanntlich allgemein ungünstiger ist, als auf den deutschen. Beispielsweise seien, mangels anderer Unterlagen, die Tödtungen und Verletzungen auf den amerikanischen Bahnen denjenigen auf den preussisch-hessischen Staatseisenbahnen, beide für 1899, gegenübergestellt. Nach den beiden Statistiken für 1899 betrug:

auf den	die Zahl der geleisteten Zugkilometer Millionen	die Zahl der Tödtungen: Reisende	Bedienstete	fremde Personen	Gesammtzahl	auf 1 000 000 Zugkm	die Zahl der Verletzungen: Reisende	Bedienstete	fremde Personen	Gesammtzahl	auf 1 000 000 Zugkm
nordamerikanischen Bahnen	1 388	239	2 210	4 674	7 123	5,13	3 442	34 923	6 255	44 620	32,14
preussisch-hessischen Staatsbahnen	300	38	335	308	681	2,27	211	801	177	1 189	3,96

Hiernach stellt sich das Verhältniss der gesammten Tödtungen in den beiden Betrieben wie 5,13 zu 2,27 und das der gesammten Verletzungen wie 32,14 zu 3,96, ist also so ungleich, dass nicht annähernd der gleiche Maassstab für die beiden Betriebe angewendet werden kann, also auch nicht auf die Tödtungen und Verletzungen beim An- und Abkuppeln.

Der Erfolg der selbstthätigen Kupplung auf die Sicherheit der Bediensteten der amerikanischen Bahnen kann füglich nur nach den betreffenden Ergebnissen vor und nach der Einführung dieser Kupplung beurtheilt werden. In dem in Nr. 17 dieser Zeitung vom 26. Februar d. J. veröffentlichten Artikel über diesen Gegenstand sind die Ergebnisse von 1892, dem Jahre vor der gesetzlichen Einführung der selbstthätigen Kupplung auf den amerikanischen Bahnen, mit denen des Jahres 1898 verglichen. Aus den Zahlenreihen daselbst ist überschläglich zu entnehmen, dass innerhalb der genannten Zeit die Ausrüstung der Lokomotiven von 8,82 % auf 34,6 %, d. i. um rund 26 %, und der Wagen von 19,87 % auf 67,6 %, d. i. um rund 48 %, gestiegen war. Dieser Fortschritt in der Ausrüstung hatte zur Folge gehabt, dass sich die Zahl der Tödtungen der ausschliesslich im Wagen- und Zugdienst beschäftigten Bediensteten von 253 auf 182, also um 71, und der Verletzungen von 7 766 auf 5 290, also um 2 476, vermindert hatte. Die Tödtungen waren demnach um rund 28 %, die Verletzungen um rund 32 % der ursprünglichen Zahlen herabgegangen.

Werden die genauen Zahlen der Statistik der Jahre 1892 und 1900, in welch' letzterem Jahre die Ausrüstung nahezu beendet war, und zwar der sämmtlichen beim An- und Ab-

kuppeln getödteten und verletzten Bediensteten, also auch der Weichensteller usw., gegenübergestellt und auf die geleisteten Zugkilometer bezogen, so ergibt sich:

im Jahre	geleistete Zngkilometer	Zahl der			
		Tödtungen		Verletzungen	
	Millionen	Gesammtzahl	auf 10 000 000 Zugkm	Gesammtzahl	auf 10 000 000 Zugkm
1892	1 293	378	3,0	10 018	77
1900	1 378	282	2,0	5 229	38

Die Zahl dor Tödtungen wie der Verletzungen hat also seit 1898 wiederum abgenommen. Im Jahre 1900 haben sich, im Vergleich zu 1892, die Tödtungen um ein Drittel und die Verletzungen um die Hälfte, für je 10 000 000 Zugkm, vermindert. Mit diesem Erfolg können die amerikanischen Eisenbahnen wohl zufrieden sein, und einen grösseren Erfolg haben auch die europäischen Eisenbahntechniker kaum erwarten können.

Es ist kaum anzunehmen, dass nach etwaiger Einführung der selbstthätigen Kupplung auf deutschen Bahnen die für diese bereits sehr eingeschränkten Unfallziffern in gleichem Maasse fallen werden. Immerhin würden doch auch dort alljährlich manche Opfer an Leben und Gesundheit, die jetzt durch das Durchkriechen unter den Buffern behufs An- und Abkuppelns jedes einzelnen Wagens gefordert werden, erspart bleiben, die allein die beträchtlichen Aufwendungen rechtfertigen dürften.

Fast gleich schwerwiegend sind aber auch die mancherlei sonstigen Vortheile, die mit der Einführung der selbstthätigen Kupplung eingetauscht werden und auf die hinzuweisen ich hierbei nicht unterlassen kann. Sie sind auf der zweiten Seite der erwähnten Nummer dieser Zeitung unter „Bewährung" kurz zusammengefasst. Diesen hinzufügen möchte ich hier noch, dass bei Zugzusammenstössen die langen elastischen und oft in verschiedenen Höhenlagen stehenden Buffer das Aufsteigen der Wagenuntergestelle über einander und das damit eintretende, verderbenbringende Eindrücken der Endwände der Wagenkasten und das Ungangbarmachen der Ausgänge geradezu begünstigen, während die selbstthätige amerikanische Kupplung dies Aufsteigen unmöglich macht.

Chicago, März 1902. Glasenapp.

Einiges über Verkehr, Tarif und Betrieb der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in Berlin.

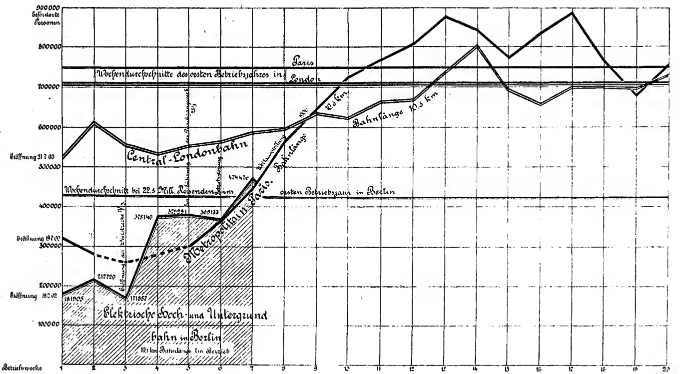
In den Nummern 95 und 99 des Jahrg. 1901 dieser Zeitung hatte ich dio Verkehrsverhältnisse der Ende Juli 1900 eröffneten modernsten elektrischen Schnellbahnen, der Pariser Stadtbahn und der Centrallondonbahn, erörtert und zum Theil unter Heranziehung der beim Betrieb dieser Bahnen gesammelten Erfahrungen, in erster Linie aber unter Darlegung der Berliner Verkehrsverhältnisse selbst, den Versuch gemacht, zu ermitteln, wie sich voraussichtlich die Verkehrsverhältnisse der jetzt in Betrieb stehenden elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in Berlin gestalten würden. Ich hatte Werth darauf gelegt, diese Frage weniger in dem Sinne zu beantworten, wie hoch sich der Jahresverkehr wirklich gestalten würde, als vielmehr darauf, darzulegen, dass auf eine Ziffer, welche zur 4 prozentigen Verzinsung des zu rund 30 000 000 ℳ angenommenen Kapitals im ersten Jahre ausreicht, in der That gerechnet werden dürfe. Dem würde eine Verkehrsziffer für das erste volle Betriebsjahr in Höhe von rund 22 500 000 Personen entsprechen, wenn man den Tarif von vornherein angemessen so einrichte, dass er sowohl den wirthschaftlichen Interessen des Unternehmens, als auch den allgemeinen Interessen des Publikums entspricht. Unter Berücksichtigung der verschiedenartigen wirthschaftlichen Verhältnisse, mit denen die elektrische Hoch- und Untergrundbahn in Berlin auf ihrem östlichen und westlichen Theil zu rechnen hat, war ich zu jener Ziffer gelangt, die gerade die Hälfte des Verkehres des ersten vollen Betriebsjahres 1901 der Pariser Stadtbahn und der Centrallondonbahn — die ziemlich den gleichen Verkehr hatten — ausmacht, wobei zu bemerken ist, dass alle drei Unternehmungen fast genau die gleiche Betriebslänge zweigleisiger Bahn aufweisen.

Die genannten Mittheilungen fallen in die Zeit vor der Eröffnung der Hoch- und Untergrundbahn. Wir haben jetzt die Ergebnisse von einem rund achtwöchigen Betrieb vor uns, und wenn dieser Zeitraum auch ein endgültiges Urtheil gewiss noch nicht zulässt, so ist doch der Anreiz, die Verkehrsergebnisse im Vergleich mit den Pariser und Londoner Unternehmungen schon jetzt einer Betrachtung zu unterziehen, zu gross, als dass ich ihm nicht Folge geben möchte. Zu dem Zweck sind in der beifolgenden Abbildung die Zahlen der von der Eröffnung ab in der Woche beförderten Personen für alle drei Unternehmungen zeichnerisch über einander dargestellt. Die Eröffnungszeit ist in eine und dieselbe Senkrechte, auf der das Ergebniss der ersten Betriebswoche dargestellt ist, gelegt. Zu der Abbildung ist folgendes zu bemerken:

Bei der Pariser Stadtbahn ist in dem starken Anschwellen des Anfangsverkehres deutlich der Einfluss der Weltausstellung, die im Eröffnungsjahre stattfand, zu verfolgen. Zu berücksichtigen ist, dass diese Bahn anfänglich nur einige Hauptstationen in Betrieb hatte, während auf den übrigen Stationen die Züge ohne Anhalten durchfuhren. Der Einfluss des Verkehres der Neugierigen, die sich das neue Verkehrsmittel ansehen wollten, ist bei beiden fremden Unternehmungen deutlich erkennbar, aber er erstreckt sich nur etwa auf den Zeitraum von drei Wochen. In derselben Weise zeigt der Linienzug des Berliner Unternehmens den Einfluss solcher Neugierigen. Hinsichtlich der Berliner Hoch- und Untergrundbahn ist aber ferner zu bemerken, dass in den drei Wochen vom 18. Februar bis 10. März d. J. nur die verkehrsärmere Strecke östlich des Potsdamer Platzes im Betrieb war. Vom 11. bis 25. März waren die Ost- und Weststrecke ohne die Durchgangslinie im Betrieb; die letztere ist am 25. März in Verkehr gesetzt worden. Ueber die Betriebsführung im übrigen ist in Nr. 8 d. Ztg. das nähere mitgetheilt. Der Verkehr der Hochbahn hat in der 6. Betriebswoche durch eine Betriebsstörung eine Einbusse erlitten. Dies bringt die zeichnerische Darstellung zum Ausdruck, obwohl in diese Woche der erste Osterfeiertag fällt. Das Ergebniss der 7. Woche enthält den zweiten Osterfeiertag. Für die 8. Woche steht das Ergebniss noch nicht fest. Es wird natürlich etwas geringer sein, als das der Osterwoche, und dies ist in der Zeichnung angedeutet.

Die Zeichnung beweist, dass der Verkehr der Hoch- und Untergrundbahn den Anfangsverkehr der Pariser Stadtbahn stellenweise schon überholt hat und sich bereits dem Linienzuge der Centrallondonbahn zuwendet. Was ebenfalls Beachtung verdient, ist der Umstand, dass der Jahres-Wochendurchschnitt des Verkehrs bei Annahme von 22 500 000 Personen für die Hoch- und Untergrundbahn schon überschritten ist, während bei der Pariser Stadtbahn und der Centrallondonbahn die Linie dieses Wochendurchschnitts erst in der 10. bis 13. Betriebswoche erreicht wurde. Man könnte daraus folgern, dass die Linie dieses

Durchschnitts bei dem Berliner Unternehmen unbedenklich höher angenommen werden könne, und hierbei ist vor allem auch in Betracht zu ziehen, dass die Hochbahn mitten im Winter, die beiden anderen Unternehmungen aber mitten im Sommer eröffnet worden sind, so dass der Unterschied, welcher erfahrungsgemäss zwischen dem Winter- und Sommerverkehr immer liegt, in der Folge noch besonders zum Ausdruck kommen dürfte. Ueberall hat sich noch bestätigt, dass bei Unternehmungen der vorliegenden Art auch an und für sich der Verkehr fortwährend steigt. In diesem Sinne hat die Linie der Hochbahn auch wohl für diejenigen, welche für das grosse Unternehmen ihr Geld hergegeben haben, etwas beruhigendes. Die Frage ist alsdann noch, ob auch die Einnahmen mit dem Verkehr in Einklang stehen, unter der wohl berechtigten Annahme, dass die Betriebskosten innerhalb der früher von mir angenommenen Grenzen bleiben.



Die Frage des Erträgnisses hängt, wie bereits bemerkt, aufs engste mit der Tariffrage zusammen. Von manchen Seiten ist bemerkt worden, in der jetzigen Zeit könne nur noch ein Einheitstarif Anwendung finden. Ein solcher ist indessen für die Berliner Schnellbahnen einstweilen undenkbar. Es könnte naturgemäss nur der 10 ₰-Tarif in Frage kommen, aber bereits die Strassenbahnen haben in Berlin und in anderen Städten die Erfahrung gemacht, dass selbst für sie, obwohl sie in der Anlage viel billiger sind als eine Stadtbahn, ein solcher Einheitstarif nicht passt, und bereits sind einige Städte dazu übergegangen, das Einheitsprinzip durch Einführung höherer Tarife für längere Strecken zu durchbrechen. Die deutschen Münzverhältnisse sind dem Einheitstarif für eine städtische Schnellbahn ungünstig. Wo Einheitspreise für Hoch- und Untergrundbahnen bestehen, passt das Münzsystem sich solchen an; durchweg sind sie aber höher als der 10 ₰-Tarif. So erheben die Newyorker Hochbahnen 5 Cts. = rund 20 ₰, die Centrallondonbahn 2 d. = rund 17 ₰ für beliebige Entfernungen. Einheitstarife von solcher Höhe könnte man für die Berliner Hochbahn nicht in Aussicht nehmen; ja selbst ein einheitlicher Tarif von 15 ₰ ist bei der Hochbahn nicht anwendbar, obwohl er bei den Leistungen und Annehmlichkeiten, die das neue Verkehrsmittel dem Publikum bietet, gewiss nicht unbillig wäre. Zur Frage des Hochbahntarifs ist die Entwickelungsgeschichte des Tarifs der Berliner Stadtbahn von besonderem Interesse.*)

Als seinerzeit der Gesetzentwurf über die Erbauung der Stadtbahn dem Landtag zuging, wurde ersterem auch eine Rentabilitätsberechnung beigefügt. Diese schätzte den Verkehr der Stadtbahn im engeren Sinne auf 14 000 Personen täglich, und zwar auf 10 000 Personen im inneren Stadtverkehr mit einer durchschnittlichen Einnahme von 25 ₰ auf die Person und auf 4 000 Personen zwischen der Stadt und Charlottenburg mit einer durchschnittlichen Einnahme von 50 ₰ auf die Person. Dass so hohe Durchschnittseinnahmen nicht zu erzielen seien, sah man schon vor der Betriebseröffnung ein und ermässigte daraufhin den in Vorschlag gebrachten Tarif. Ebenso wie jetzt bei der Hochbahn legte man der Tarifirung nicht bestimmte Streckeneinheitssätze zu Grunde; man trug vielmehr sorgfältig dem Wettbewerb der vorhandenen städtischen Verkehrsmittel, insbesondere der Pferdebahn, Rechnung, so dass eine von dem sonst üblichen System völlig abweichende Festsetzung der Fahrpreise zustande kam. Von einem Mindestfahrpreis von 10 ₰ für die III. Klasse und von 20 ₰ für die II. Klasse ausgehend, wurden die Preise für Gruppen von 2 oder 3 Stationen gleichmässig festgesetzt und von Gruppe zu Gruppe um je 10 ₰ in beiden Klassen steigend angenommen, derart, dass sie auf der längsten Stadtbahnstrecke vom Schlesischen Bahnhof bis Charlottenburg mit 40 ₰ in der III. und mit 50 ₰ in der II. Klasse ausliefen. Es betrugen also beispielsweise die Fahrpreise vom Schlesischen Bahnhof nach: Jannowitzbrücke (1,18 km) und Alexanderplatz (2,17 km) 20 ₰ II. Klasse, 10 ₰ III. Klasse, nach Börse (2,86 km) und Friedrichstrasse (3,97 km) 30 ₰ II. Klasse, 20 ₰ III. Klasse, nach Lehrter Bahnhof (5,41 km), Bellevue (7,10 km) und Zoologischer Garten (9,01 km) 40 ₰ II. Klasse, 30 ₰ III. Klasse, nach Charlottenburg (11,26 km) 50 ₰ II. Klasse, 40 ₰ III. Klasse.

*) Zu vergl. Berlin und seine Eisenbahnen. Herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Berlin. 1896. Verlag von Julius Springer.

Erst nach vierjährigem Betriebe, im Jahre 1886, erfuhren diese Tarifsätze Aenderungen, und zwar hauptsächlich, um ein besseres Verhältniss zwischen den Fahrpreisen der II. und III. Klasse zu schaffen. Dieser am 1. Juli 1886 eingeführte geänderte Tarif stellte sich wie folgt. Es wurden erhoben vom Schlesischen Bahnhof nach Jannowitzbrücke, Alexanderplatz und Börse 15 ₰ II. Klasse, 10 ₰ III. Klasse, nach Friedrichstrasse, Lehrter Bahnhof und Bellevue 30 ₰ II. Klasse, 20 ₰ III. Klasse, nach Thiergarten, Zoologischer Garten und Charlottenburg 40 ₰ II. Klasse, 30 ₰ III. Klasse. Wie zu ersehen, ist auch dieser Tarif noch wesentlich höher als der der neuen Hochbahn.

Erst mit dem 1. Januar 1890 wurde der Fünfstationentarif eingeführt. Bis dahin waren die einzelnen Preisstufen insofern von verschiedener Bedeutung, als sie eine verschiedene Zahl von Stationen umfassten. Vom Bahnhof Friedrichstrasse aus konnte man z. B. in der Richtung Charlottenburg für 10 ₰ in der III. Klasse bis zur dritten Station (5,04 km) fahren, in der Richtung Schlesischer Bahnhof aber nur bis zur zweiten (1,80 km).

Die Stadtbahn hat neben den gewöhnlichen Fahrkarten durch Ausgabe von Zeitkarten — Monatskarten, Arbeiterwochenkarten, Schülerkarten und Kinderkarten — ausserordentlich zur Verbilligung der Fahrten beigetragen. Dieser Zeitkartenverkehr hat einen solchen Umfang angenommen, dass im Durchschnitt angenommen werden kann, dass sich etwa erst der sechste Fahrgast eine gewöhnliche Fahrkarte löst. Der Verkehr der Stadtbahn ist nach angestellten Zählungen auf mehr als 120000000 Personen im Jahre zu schätzen, gerechnet von Charlottenburg bis Warschauer Strasse. Unter Zugrundelegung einer solchen Verkehrsziffer gelangt man zu einem Durchschnittsfahrpreis, der zwischen 5 und 7 ₰ für die Person liegt, ein Betrag, der den Ruin eines jeden anderen Verkehrsunternehmens bedeuten muss, bei dem selbst der Omnibus kaum mehr besteht. Dieser überaus billige Durchschnitt, der in keiner Stadt der Welt wiederzufinden ist, ist von der Eisenbahnverwaltung in bester Absicht geschaffen worden, nicht zum eigenen Besten, sondern zum Wohle der Allgemeinheit, weil man dadurch hoffte, den Bewohnern einen Anreiz zu geben, sich mehr in der Umgebung von Berlin anzusiedeln, wozu die Stadtbahn in Verbindung mit der Ringbahn und den Vorortbahnen in hervorragendem Maasse befähigt war. Hierbei schwebte der Eisenbahnverwaltung das Londoner Beispiel vor allen Dingen vor. Aber den Zusammenhang der Massen in diesem Sinne zu lockern, hat auch die Stadtbahn nur zum Theil zu Wege gebracht, während sich in London die Entwickelung trotz wesentlich höherer Fahrpreise der städtischen Bahnen ohne Schwierigkeit vollzogen hat. Der Schwerpunkt in der Frage der Decentralisation liegt weniger in den Verkehrsmitteln, als in der Grund- und Bodenfrage, über die viel geschrieben ist, deren Erörterung an dieser Stelle aber zu weit führen würde.*) Nach wie vor kleben trotz der billigen Fahrpreise in Berlin die hohen Miethshäuser in fester Masse aneinander, und wo in der Umgebung Wohnhäuser geschaffen werden, stellt der Grundbesitzer die Miethspreise so, dass er auch das Fahrgeld mit hineinkalkulirt. Wo letzteres sehr niedrig ist, kann die Miethe höher ausfallen. Dem Miether ist auf solche Weise nur theilweise geholfen, da er auch noch mit der Entfernung rechnen muss.

In der Regel wird angenommen, dass die Stadtbahn 2 oder 3 % auf das darin angelegte Kapital erbringe. Es ist aber möglich, dass das thatsächliche Ergebniss noch ungünstiger ist; indessen sind mir die neuesten Berechnungen hierüber nicht gegenwärtig. Der Staat ist in der Lage, sich mit den Verhältnissen abzufinden, da die Stadtbahn nur ein kleines Glied im Gesammtnetz der preussischen Staatsbahnen darstellt, ähnlich wie zahlreiche Nebenbahnen, die mehr der Fürsorge für das allgemeine Wohl, als den Rücksichten auf ein günstiges Erträgniss entsprungen sind. Eine Privatgesellschaft kann sich von derartigen Erwägungen nicht leiten lassen und der Staat selbst hat bekanntlich auch abgelehnt, weitere Stadtbahnen in Berlin zu bauen. —

Vernünftigerweise konnte auch bei der Tarifgestaltung der Hochbahn nur von dem Grundsatz ausgegangen werden, jedenfalls für den Anfang jede starre Regelmässigkeit zu vermeiden. Unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, namentlich auch der Verhältnisse der zu so ausserordentlicher Entwickelung gekommenen Strassenbahnen, die in unzähligen Linien die Hochbahn begleiten, konnte ferner nur in Frage kommen, den Tarif so auszugestalten, dass man mit dem Durchschnitt, auf die Fahrt bezogen, noch über dem Satz von 10 ₰, den die Strassenbahn erhebt, blieb; andererseits durfte der Satz den Betrag von 15 ₰ nicht erreichen. Thatsächlich hat der Durchschnitt bisher stets weniger betragen und sich dem früher von mir angenommenen Durchschnitt von 12 ₰ zeitweise genähert; der Durchschnitt ist etwa um 1 ₰ niedriger, als der der Pariser Untergrundbahn, und etwa 5 ₰ geringer, als der der Centrallondonbahn. Im allgemeinen werden drei bis vier Stationen für den niedrigsten Satz, in der III. Klasse für 10 ₰, in der II. Klasse für 15 ₰, gefahren, was dem Preise der ersten Zone auf der Stadtbahn entspricht, wobei jedoch die Strecken naturgemäss kürzer sind. Die darüber hinausgehenden Entfernungen sind wiederum gestaffelt, und es entstehen dadurch für die längeren Strecken Fahrpreise für die III. und II. Klasse von 15 und 25 und endlich von 20 und 30 ₰. Die letzteren Sätze werden zwischen den Endpunkten erhoben, da die Stadtbahn zwischen diesen Punkten die gleichen Beträge erhebt, ohne in Bezug auf Fahrgeschwindigkeit das zu leisten, was die Hochbahn leistet. Zu erwarten, dass in kürzester Zeit eine starre Regelmässigkeit in den Tarif gebracht würde, wäre durchaus verfehlt, da es nicht rathsam sein kann, sich mit Bezug auf die Erweiterungsstrecken, welche noch im Bau oder geplant sind, schon heute endgültig festzulegen, wie es dadurch zweifellos geschehen würde. Auch ist zu erwägen, dass man den Tarif wohl ermässigen, aber nicht erhöhen kann, ohne auf allgemeinen Widerstand zu stossen. Das Berliner Publikum ist durch den Stadtbahntarif in hohem Maasse verwöhnt. Es wird sich aber auch ebenso, wie in anderen Grossstädten, an einen andersartigen Tarif gewöhnen und berücksichtigen lernen, dass der Vorgang der Stadtbahn von einem anderen Unternehmen, das sich nicht lediglich auf die Erwirthschaftung der Betriebskosten beschränken darf, nicht nachgemacht werden kann. Dass allerdings der Tarif der Hochbahn an der Hand der zu machenden Erfahrungen noch gewissen Aenderungen unterzogen werden dürfte, versteht sich dabei von selbst.

Bei dieser Gelegenheit möchte es am Platze sein, über die Betriebsführung auf der Hoch- und Untergrundbahn noch einige Worte hinzuzufügen. Allgemein wird anerkannt, dass das neue Verkehrsmittel in Bezug auf die Fahrgeschwindigkeit der Dampfbahn erheblich überlegen ist. Durchweg wird das schnelle Anfahren und Anhalten der Züge gelobt, und gelegentlich der Generalversammlung der Aktionäre, welche am 5. d. Mts. stattfand, wurde von einem derselben bemerkt, dass man vor derartigen Leistungen den Hut nicht tief genug ziehen könne. Man gelangt vom Zoologischen Garten nach dem Potsdamer Platz (4,2 km) in rund 10, von diesem nach dem Stralauer Thor (5,9 km) in rund 15 Minuten, während man vom Zoologischen Garten nach der Warschauer Brücke (8,6 km) nur 18 Minuten braucht. Die Stadtbahn fährt auf der allerdings 10,3 km langen Strecke zwischen den gleichen Endpunkten in 30 Minuten. Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit (Reisegeschwindigkeit) der Hochbahn ist bis zum 1½ fachen der Stadtbahn gesteigert.

In der Presse sind eine Anzahl kleiner Mängel gerügt worden, die dem Betrieb noch anhaften. Die Betriebsverwaltung hat in entgegenkommender Weise Sorge getragen, dass für diese Mängel, soweit irgend möglich, baldige Abhilfe geschieht, soweit diese nicht schon geschehen ist. Einige Betriebsstörungen sind durch Umstellen der Weichen unter den Zügen, Kurzschlüsse u. dergl. eingetreten, alles Kinder-

*) Zu vergl. Dr. Paul Voigt, Grundrente und Wohnungsfrage in Berlin und seinen Vororten. Jena, Verlag von Gustav Fischer. 1901.

krankheiten, die bei einem so neuen und eigenartigen Unternehmen nicht ausbleiben können. Die Störungen reichen indessen nicht an das Maass derjenigen heran, die anfänglich bei der Pariser Stadtbahn und der Centrallondonbahn zu überwinden waren.

In dieser Beziehung enthält der „Lokalanzeiger" vom 6. d. Mts. sehr beherzigenswerthe Worte, indem er daran erinnert, dass man mannigfache Unbequemlichkeiten und Lasten in den Kauf nehmen müsse, wenn man den Vollgenuss der zahllosen Vorzüge grossstädtischen Lebens haben wolle. Es heisst dann weiter: „Die Daseins- und Entwickelungserscheinungen der Weltstadt zeigen sich und vollziehen sich unter ganz anderen Bedingungen und sind mit ganz anderem Maassstabe zu messen, als die einer idyllischen kleineren Menschengemeinde. Die Rücksicht auf das Einzelwesen und auf grössere oder kleinere Gruppen von Einzelwesen muss da ungleich geringer sein. Der Kampf der Meinungen und Empfindungen, der um die Hochbahn tobt, ist dafür sehr lehrreich. Es ist erstaunlich, aber wiederum erklärlich, dass man auch dieser Verkehrsanstalt gegenüber sich in allererster Linie darauf verlegte, alle nur erdenklichen Mängel und Unzuträglichkeiten an die grosse Glocke zu hängen. Es wäre vielleicht doch weltstädtischer, zunächst einmal zu der Erkenntniss sich aufzuschwingen, dass es für den Ruhm der Reichshauptstadt nicht unerheblich ist, eine Bahn von so eigenartiger Genialität der Konstruktion zu besitzen, wie keine andere Stadt der Welt, eine Bahn, deren weitere Ausführung eine Perspektive auf moderne Stadtverkehrsmittel eröffnet, die ihresgleichen suchen dürften! Die Seufzer über manche damit verbundene Unzuträglichkeiten, die sicher nicht geleugnet werden können, und über diese oder jene Betriebsmängel, die ihr noch anhaften, wären dann immer zu rechter Zeit gekommen. — Aber das ist eben charakteristisch, dass es so kam und nicht anders. Es ist gar nicht lange her, dass sich gegenüber der Menge der grossen Strassenbahnunfälle in Berlin eine Anzahl von Stimmen regten, die ganz ernstlich dafür plädirten, man solle den elektrischen Kraftwagen aus dem Strassenbilde verbannen und wieder zu dem ‚ollen ehrlichen' Pferdebahnwagen zurückkehren!

Es hilft alles nichts — man muss die Entwickelung unseres Berliner Lebens nicht mit nervösen Empfindungen, sondern mit einer gewissen Weitherzigkeit von einer höheren Warte aus, als der der persönlichen Bequemlichkeit, mit weitschauendem Urtheil betrachten und beurtheilen."

Den Ausführungen ist nur insofern eine Bemerkung noch hinzuzufügen, als die Annahme, dass Berlin nun in Bezug auf das städtische Schnellverkehrswesen an der Spitze marschire, doch nicht ganz zutrifft. Die Hochbahn ist mit Recht der Stolz der Berliner, aber sie hat ihre grossen Vorläufer nicht allein in Amerika, sondern auch in London und Liverpool, und auch die Pariser Stadtbahn ist um 1½ Jahre früher eröffnet worden, als die Hochbahn. Was die Einrichtung dieser elektrischen Bahnen betrifft, so besitzen sie immer doch die gleichen eigenartigen Vorzüge der elektrischen Betriebsweise, wie die später eröffnete elektrische Hoch- und Untergrundbahn in Berlin, mit dem einen Unterschiede freilich, dass in Bezug auf die äussere Erscheinung die Berliner Anlage den ausländischen Unternehmungen weit überlegen ist. Wenn mit Bezug auf das Tempo in der Entwickelung der Schnellverkehrsmittel Berlin bisher hinter den anderen Städten hermarschirte, so wird es hoffentlich den Vorsprung dieser bald wieder einholen. Kemmann.

Die zweite Lesung des preussischen Eisenbahnetats

begann am 9. d. Mts. im Abgeordnetenhause. Zu dem Einnahmetitel aus dem Personen- und Gepäckverkehr nahm nach dem Kommissionsberichterstatter Nölle sogleich Staatsminister v. Thielen das Wort, um die allgemeine Lage des Etats, wie sie durch die Stockung des Wirthschaftslebens geschaffen, zu beleuchten. Die jetzige Lage mahne zur äussersten Vorsicht. Die Mindereinnahmen für 1901 seien auf volle 3 %, d. h. auf 35 000 000 ℳ, anzunehmen, ein Fall, der seit 20 Jahren ohne Beispiel dastehe. Der Hauptrückgang stamme aus dem Güterverkehr, und zwar aus dem Massenverkehr der grossen Industriemittelpunkte. Im Bezirk Köln betrage die Mindereinnahme allein 30 000 000 ℳ, davon kämen ²/₃ auf den Massenverkehr; der Osten, z. B. der Bezirk Bromberg, zeige sogar eine Steigerung. Gegen den Etat des laufenden Jahres (1901) müsse mit einem Minderüberschuss von 60 000 000 ℳ (80 000 000 ℳ Mindereinnahme, 20 000 000 ℳ Minderausgabe) gerechnet werden. In Bezug auf den neuen Etat 1902 sei zu berücksichtigen, dass er schon im August 1901 zu einer Zeit aufgestellt sei, als die Einnahmeaussichten besser waren als jetzt. Er müsse als ehrlicher Mann erklären, dass er nicht erwarte, dass die im Etat angenommenen Einnahmen auch wirklich erreicht würden; aber dasselbe sei auch bei den Ausgaben der Fall. Das Unternehmen der preussischen Staatsbahnen sei so fest gegründet, dass es die Zeit einer denn doch vorübergehenden Stockung sehr wohl überwinden könne.

Der Minister streifte dann die Frage der Unfälle. So beklagenswerth sie seien, so weise doch die Statistik ein stetes Sinken der Ziffern nach. Dies Sinken sei noch erheblicher, als die nackten Zahlen darthun, da die Besetzung der einzelnen Züge sehr gestiegen sei. Auf die Sicherungsmaassregeln wolle er in Erwartung besonderer Verhandlungen hierüber jetzt nicht eingehen. Der Minister ging dann zu den Personalausgaben über: die Ausgaben betragen jetzt 492 000 000 ℳ. Auch die Zahl der Bediensteten sei gestiegen, aber nur im Aussendienst; im Bürodienst habe man jetzt 8 000 Beamte weniger, als 1894. Der erste Redner aus dem Hause war der natl. Abg. Macco, der zunächst dem Minister seine Freude aussprach, ihn in so gestärkter Gesundheit wiederzusehen; hoffentlich werde es ihm möglich sein, noch recht lange an der Spitze seines Ressorts zu bleiben. Der Abgeordnete ging dann auf die Schwankungen der Eisenbahneinnahmen und -Ueberschüsse ein und betonte die Nothwendigkeit eines Eisenbahn-Garantiegesetzes. Die immer steigende Inanspruchnahme der Ueberschüsse für die allgemeinen Staatsausgaben, die geringe Schuldentilgung zeigten, wie nöthig eine Aenderung in dem Sinne sei, dass die an die allgemeine Finanzverwaltung abzuliefernden Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung fixirt und dadurch die Selbständigkeit der letzteren befestigt würde, „damit der Finanzminister kein Interesse mehr daran hat, sich in Einzelheiten der Eisenbahnverwaltung einzumischen, und damit wir Gelder übrig erhalten, um die Aufgaben der Eisenbahnverwaltung durchzuführen. Es ist ja ungeheuer schwierig, sich aus dem Etat ein klares Bild über die Verhältnisse zu machen". Der Abgeordnete ging dann auf die Frage ein, in welchem Umfang die Eisenbahnverwaltung ihren wirthschaftlichen Aufgaben gerecht geworden sei, und suchte nachzuweisen, dass eine allgemeine Herabsetzung der Tarife nothwendig sei, um die Unterschiede der landwirthschaftlichen Gütererzeugung innerhalb des Landes auszugleichen, und Deutschland in der Industrie gegenüber dem Ausland, das mit viel billigeren Tarifen und günstigeren Verhältnissen (Lage am Wasser u. dergl.) arbeite, wettbewerbsfähig zu erhalten. Namentlich von Amerika drohe grosse Gefahr, Deutschlands Stellung auf dem Weltmarkt könne nur durch billige Tarife gesichert werden. Er erinnerte dann an das Beispiel der anderen Länder, wo die Konzessionen der Privatbahnen auf Zeit abgeschlossen seien und im Verlauf einer bestimmten Anzahl von Jahren die Bahnen kostenlos dem Staate zufielen; dies müsse mahnen, eine feste Regelung des Verhältnisses der Eisenbahnen zu der allgemeinen Finanzverwaltung vorzunehmen und die Bahnen dem Zwecke zuzuführen, den sie haben sollen: nur dem Verkehr zu dienen. Um dieses Ziel zu erreichen, werde es aber auch nothwendig sein, besser als bisher für eine planmässige Ausbildung der höheren Eisenbahnbeamten zu sorgen. „Ich will nicht einer Hochschule für das Eisenbahnwesen das Wort reden, ich verlange nur, dass unter Ausnutzung der bestehenden Einrichtungen ein Nachweis der nöthigen staats- und volkswirthschaftlichen, finanzwissenschaftlichen und technischen Kenntnisse gefordert wird." Der Abgeordnete trug nun seine bekannten Klagen über die Zurücksetzung der Techniker und das Herrschen der juristischen Bürokratie vor, und bat den Minister wegen der Versuche der Einführung des elektrischen Betriebes, der Sanitätszüge und der Aenderung der D-Züge um Auskunft.

Nach ihm ergriff zunächst der Finanzminister Freiherr

v. Rheinbaben das Wort, um auf die Frage der Abtrennung der Eisenbahnverwaltung von der allgemeinen Finanzverwaltung einzugehen. Schon in einer früheren Rede habe er festgestellt, dass die Einnahmen der Staatseisenbahnverwaltung schon seit einer Reihe von Jahren in fortdauernd steigendem Maasse der Eisenbahnverwaltung selbst zu Gute kommen, und zwar durch die immer reicher gewordene Dotirung des Extraordinariums. „Das Extraordinarium hat im Jahre 1895 nur 29 000 000 ℳ betragen, 1896 waren es schon 40 000 000 ℳ, 1897 49 000 000 ℳ; im Jahre 1898 stieg es bis auf 76 000 000 ℳ, 1899 weiter auf 81 000 000 ℳ und jetzt ist es auf 91 000 000 ℳ bemessen. Trotz der Verschlechterung der finanziellen Lage ist es nur um 9 000 000 ℳ geringer bemessen, als das Extraordinarium für 1900, das sich auf rund 100 000 000 ℳ belief. Der Vorwurf des Vorredners, dass die Einnahmen der Eisenbahnen diesen in unzureichendem Maasse nutzbar gemacht würden, trifft also nicht zu. Gegenüber dem Wunsche, es müsse durch Abtrennung der Eisenbahnen von der allgemeinen Finanzverwaltung dem Finanzminister das Interesse genommen werden, sich in die Einzelheiten der Bahnverwaltung einzumischen, kann ich nur hemerken: Bei der ausserordentlich grossen Bedeutung der Eisenbahnen für unsere gesammte Finanzverwaltung, angesichts der Thatsache, dass der grössere Theil aller unserer Einnahmen, nämlich rund 1 400 Millionen Mark, von der Eisenbahnverwaltung aufgebracht wird, wäre es ganz unmöglich, dass ein Finanzminister für eine richtige Finanzgebahrung die Verantwortung tragen könne, wenn er bei der Verwaltung der Eisenbahnen kein Wort mitzusprechen hätte. Wir werden uns selbstverständlich bemühen, dem Eisenbahnminister, soweit es irgend angeht, freie Hand zu lassen, aber ein gewisses Mitbestimmungsrecht muss der Finanzminister haben." Redner hob dann hervor, dass der glänzende wirthschaftliche Aufschwung Preussens in den letzten Jahrzehnten ohne die Eisenbahnverwaltung nicht möglich gewesen wäre, und es sei ganz verkehrt, hier immer nur einzelne Wünsche vorzubringen und kleine Mängel hervorzuheben, darüber aber zu vergessen, welchen grossen Nutzen Preussen von seiner Eisenbahnverwaltung gehabt habe. Auch die Staffeltarife seien nützlich. Der Minister sprach sich dann entschieden bei der jetzigen Lage gegen Tarifermässigungen im Personenverkehr aus, für die kein Bedürfniss vorliege, hinsichtlich der Gütertarife müsse man von Fall zu Fall entscheiden. In den letzten Jahren seien ja auch schon verschiedene Gütertarife erheblich herabgesetzt worden. Diese Herabsetzung bedeute einen Ausfall von 60 000 000 ℳ jährlich.

Staatsminister v. Thielen ging auf die Macco'schen Klagen über die Ausbildung der höheren Eisenbahnbeamten näher ein. Bei der Annahme der Gerichtsassessoren werde darauf gesehen, dass sie auf der Universität bereits Staatswissenschaft und Nationalökonomie gehört haben; es werde ihnen ferner Gelegenheit gegeben, sich nicht nur innerhalb des Probejahres, sondern auch später an den Vorlesungen zu betheiligen, welche in den verschiedensten Universitätsstädten und auch sonst gehalten werden, speziell zur Ausbildung der höheren Eisenbahnbeamten. Dass die Ausbildung der Assessoren doch keine so schlechte sei, gehe am besten daraus hervor, dass die Privatindustrie ihre leitenden Kräfte mit Vorliebe aus der Zahl der höheren Beamten der Eisenbahnverwaltung nimmt. Dafür lassen sich Hunderte von Beispielen anführen. Die technischen Beamten sind dazu bestimmt, auch bei der Technik zu bleiben; sie leisten dabei mehr, als wenn sie zur Verwaltung überspringen, die sie von vornherein nicht kennen.

Ueber die Erfahrungen mit dem elektrischen Betrieb auf der Wannseebahn sprach sich der Minister ungünstig aus. „Die Kosten betragen das Doppelte, und es haben sich verschiedene Uebelstände herausgestellt. Die Züge waren nicht so zuverlässig, wie wir es wünschen müssen; die Stromleitungen versagten, und es fand auch Kurzschluss statt. Wir sind daher zu der Ueberzeugung gekommen, dass der elektrische Betrieb sich dort nicht zur Einführung eignet. Auf der Strecke Gross-Lichterfelde-Ost soll er dagegen in Verbindung mit einer Gesellschaft eingeführt werden, und zwar für alle Züge. Wir setzen voraus, dass das Ergebniss auch in finanzieller Beziehung günstiger sein wird. Wir haben uns auch an den Versuchen betheiligt, die von der Militärbahn mit dem elektrischen Schnellzuge veranstaltet worden sind. Diese Versuche sind möglich gewesen durch die grosse Opferfreudigkeit einzelner grosser Bankinstitute. Die dortigen Erfahrungen sind von dem grössten Interesse. Die Schnelligkeit der Züge ist auf 160 km in der Stunde erhöht worden, ohne dass die Betriebssicherheit darunter litt. Ob aber diese Schnelligkeit auf unsere Niveaubahnen ausgedehnt werden könne, ist eine andere Frage, wie auch die, ob die Einrichtung finanziell durchführbar ist. Die Versuche auf der Militärbahn werden im Frühjahr von neuem aufgenommen werden. Ich habe mich bereit erklärt, einen stärkeren Oberbau dazu herzugeben. Wir haben das dringende Interesse, festzustellen, ob es möglich sei, auf diesem Oberbau mit stärkeren Lokomotiven auch auf den Niveaubahnen zu fahren. Wir müssen das Ergebniss dieser Versuche abwarten. Was die Einrichtung der D-Wagen zu ihrem bequemeren Verlassen betrifft, so sind die neuen Wagen besser ausgerüstet worden als bisher. Schon jetzt bestehen Einrichtungen, um bei Unfällen wirksame Abhilfe zu schaffen bezüglich der Wegräumung und Hebung der Wagen. Ich habe angeordnet, dass je ein besonderer Wagen auf 75 Stationen bereit steht mit Lagerstätten für Verwundete, mit Verbands- und Operationstischen usw. Es ist daher zu hoffen, dass diese Einrichtung segensreich wirken wird. Auch bezüglich der elektrischen Beleuchtung sind neue Versuche gemacht worden, die das Ergebniss erhoffen lassen, dass sie für die allgemeine Einführung geeignet sein wird. Ein System, bei dem auf die Lokomotive ein Dynamo gesetzt wird, hat Aussicht auf Einführung. Es wird dann eine Deckenbeleuchtung geben, damit die Reisenden sich Nachts beim Lesen nicht die Augen verderben. Auch finanziell scheint dies System zu befriedigen. Mit der elektrischen Streckenblockung sind wir weiter vorgegangen als irgend ein anderer Staat. Ende 1899 hatten wir auf 5 400 km Streckenblockung, seitdem sind weitere 600 km hinzugekommen. Es ist aber auch das System selber in neuerer Zeit verschiedenen Verbesserungen unterworfen worden, die dahin gehen, ein etwaiges Versehen oder Vergessen des betreffenden Blockwärters unschädlich zu machen und zweitens eine selbstthätige Betheiligung des Zuges an der Signalisirung herbeizuführen. Auch in dieser Beziehung sind wir auf der Höhe der Technik. Zur Zeit ist ein besonderer Ausschuss niedergesetzt, der ausschliesslich sich mit diesen technischen Neuerungen und Erfindungen zu beschäftigen hat, und dem auch die Erfindungen zugehen, die von Laien gemacht werden. Dieser letzteren Zahl ist Legion, aber es ist immerhin nicht unmöglich, dass ein blindes Huhn ein Korn findet."

Nach dem Minister sprach der Abg. Gamp (Reichsp.). Er trat für die bestehende Verwendung von Assessoren und für die Schaffung einer besseren Laufbahn für die mittleren Techniker in der Eisenbahnverwaltung ein, denen der niedere Betriebsdienst und die Bahnunterhaltung überlassen bleiben müsse. Der Abgeordnete ging dann auf eine Reihe einzelner Tarif- und Finanzfragen ein und wandte sich gegen die im hessischen Landtag laut gewordenen Stimmen. „Die guten Hessen wollen nicht nur die Millionen, die sie von uns bekommen, sondern noch ihre ganzen Kleinbahnen auf unsere Kosten ausbauen. Das ist doch etwas zu viel. Da sagt man uns noch nach, wir wollten nur einen Fischzug machen und auch die süddeutschen Brüder in unser Netz bekommen. Wir danken für eine Betriebsgemeinschaft mit den süddeutschen Staaten, bei denen wir die Opfer zu bringen hätten. Ich will gewiss für nationale Zwecke Opfer bringen, aber dann soll man das anerkennen und uns nicht solche Motive nachsagen."

Ihm erwiderte Minister v. Thielen, man dürfe die Aeusserungen einzelner Mitglieder der hessischen Kammer nicht zu tragisch nehmen. „Die hessische Regierung hat in loyalster Weise mit uns verkehrt und auch die grossen Vortheile, die die Betriebsgemeinschaft für Hessen gebracht hat, namentlich in finanzieller Beziehung, durchaus nicht unterschätzt. Die Klagen beziehen sich nur auf einzelne Kleinbahnen, die wir gar nicht ausführen können, wenn wir preussische Landestheile nicht ungleich behandeln wollen. Die Klagen über die grossen Defraudationen mit den Rückfahrkarten haben sich als unberechtigt herausgestellt. Wir denken für jetzt nicht daran, da kann sich Herr Gamp beruhigen, aus dieser Maassregel noch eine andere herzuleiten und die einfachen Preise auf die Hälfte der Rückfahrpreise zu ermässigen."

Abg. Dr. Wiemer (freis. Vlksp.) brachte noch weitere Wünsche nach Verbilligung des Personentarifes vor und beklagte besonders die Aufhebung der Sonder- und Sonntagskarten; er bedauerte ferner, dass auch der jetzige Finanzminister in der Frage der Tarifreformen den Bahnen seines Amtsvorgängers folgen zu wollen scheine. Es sei zu wünschen, dass er auf das Eisenbahnwesen nicht denselben Einfluss ausübe wie Herr v. Miquel. Als Schlussredner des Tages vertheidigte der kons. Abg. v. Erffa die Tarifmaassnahmen der Regierung. Er erwähnte, dass in seiner Heimath sich in der Textilindustrie eine lebhafte Besserung bemerkbar mache; namentlich seit der Amerikareise des Prinzen Heinrich hätten sich die Aufträge stark gemehrt. Einen Reservefonds will Redner beim Finanzministerium, nicht beim Eisenbahnministerium, begründet haben, denn die ganzen Staatsfinanzen beruhen auf den schwankenden Eisenbahneinnahmen. Gegenüber den Ausführungen des Abg. Macco verwies Redner auf die hohen wirthschaftlichen Wohlthaten des Staatsbahnwesens. „Glauben Sie, dass, wenn wir das Staatsbahnsystem nicht hätten, die

Eisenbahnen in Ostpreussen sich um 22 § vermehrt hätten?" Schliesslich mahnte Redner die Regierung zur Vorsicht beim Abschluss von Betriebsgemeinschaften. „Wir haben keine Veranlassung, für andere deutsche Staaten die Kastanien aus dem Feuer zu holen. Es ist durchaus nicht nöthig, dass wir andere Staaten aus ihrem Betriebselend befreien. Meine Freunde haben das grösste Vertrauen zur heutigen Spitze der Eisenbahnverwaltung und zum gesammten Ministerium; ich möchte den Minister bitten, in seiner Verwaltung so fortzufahren, wie er es bis jetzt so glorreich gethan hat." Damit schloss die Mittwochssitzung. Ueber die Fortsetzung werden wir in nächster Nummer berichten.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Uebereinkommen der deutschen Staatseisenbahnverwaltungen in Bezug auf gegenseitige Mittheilung wichtigerer Tarifmaassnahmen.** Die „Pfälzische Rundschau" veröffentlicht einen Erlass des bayerischen Staatsministeriums an die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen folgenden Inhalts:

„Die Regierungen von Preussen, Bayern, Sachsen, Württemberg und Baden sowie das Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen sind übereingekommen, von allen wichtigeren Tarifmaassnahmen allgemeiner Art im Personen-, Güter- und Thierverkehre, die auf den eigenen Staatseisenbahnen bezw. den Reichseisenbahnen zur Einführung gelangen und deren Tragweite die wirthschaftlichen und Verkehrsinteressen anderer betheiligter Bundesgebiete in erheblicher Weise mitberühren können, vor der Durchführung thunlichst zeitig einander Mittheilung zu machen. Indem dieses der königlichen Generaldirektion zur Kenntnissnahme und Beachtung eröffnet wird, folgt zugleich gegen Wiedereinsendung ein Schreiben des königlich sächsischen Finanzministeriums vom 11. März sammt Beilage mit dem Auftrage, zu der Anregung dieses Ministeriums, ob es nicht angezeigt sein möchte, den fortgesetzten Tarifermässigungen, wie sie seit Jahren von der ständigen Tarifkommission vorgeschlagen zu werden pflegen, einigermaassen Einhalt zu thun, sich berichtlich zu äussern."

Gleichzeitig veröffentlicht dasselbe Blatt das in jenem Erlass angezogene Schreiben des sächsischen Finanzministers an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten vom 11. März, das wir gleichfalls nachstehend mittheilen.

„Ew. Excellenz beehrt sich das unterzeichnete Finanzministerium für die in dem Schreiben vom 13. Februar d. J. ausgesprochene Bereitwilligkeit, von allen wichtigeren Tarifmaassnahmen allgemeiner Art im Personen-, Güter- und Thierverkehr, die auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen zur Einführung gelangen und deren Tragweite die wirthschaftlichen und Verkehrsinteressen Sachsens in erheblicher Weise mit berühren könnte, vor der Durchführung hierher thunlichst zeitig Mittheilung zu machen, ganz ergebenst zu danken, und dagegen die Zusicherung anzufügen, dass im umgekehrten Fall entsprechend Mittheilung auch von hier aus erfolgen wird. Das Finanzministerium benutzt hierbei die Gelegenheit zu der Anregung, ob es nicht angezeigt sein möchte, den fortgesetzten Tarifermässigungen, wie sie von der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnverwaltungen, zumal durch Abänderungen der Tarifvorschriften und der Klassifikation des gemeinsamen deutschen Gütertarifes, Theil I, seit Jahren vorgeschlagen zu werden pflegen, in etwas Einhalt zu thun.

Das in den letzten Jahren bei allen deutschen Eisenbahnen eingetretene und andauernde Anschwellen der Selbstkosten des Eisenbahnbetriebes und der vornehmlich hierdurch bedingte Rückgang der Eisenbahnüberschüsse, der vielfach die Einzelregierung zwingt, die Ausfälle des Eisenbahnbetriebes durch vermehrte Steuern zu decken, lässt es doch auch äusserst fraglich erscheinen, ob die in einem Theil der Tagespresse vertretene und zumal im Schooss der Tarifkommission tief eingewurzelte Anschauung, dass eine irgend eingreifende Abänderung der Eisenbahntarife sich nur in der Richtung der Herabsetzung der Tarife bewegen könne und dürfe, grundsätzlich noch als richtig anerkannt werden kann. Vielmehr gewinnt jetzt in weiten Kreisen der Bevölkerung die Ueberzeugung mehr und mehr an Boden, dass es weiterhin nicht gerechtfertigt ist, die Vortheile des Eisenbahnbetriebes den Interessenten gegen eine nicht allenthalben als genügend anzusehende Gegenleistung zu Theil werden zu lassen, und dass sonach eher auf Frachterhöhungen, als auf Frachtermässigungen zu kommen ist. Gestützt wird diese Ueberzeugung noch einmal durch die bekannte Thatsache, dass Tarifermässigungen einem grösseren Kreise von Interessenten infolge Verschiebung der Absatzverhältnisse sehr häufig auch empfindliche — wenn schon von den Betroffenen nicht immer von vornherein erkannte — Nachtheile bringen, und sodann dadurch, dass allgemeine Detarifirungen, weil auch dem Ausland zu Gute kommend, bis zu einem gewissen Grade den jetzt für grosse Produktionsgruppen als nöthig anerkannten Zollschutz illusorisch zu machen geeignet sind.

Wenn demgegenüber die Mehrheit der ständigen Tarifkommission — anscheinend auch unter dem Einfluss der beigeordneten Verkehrsinteressenten — unter Ausserachtlassung der veränderten Sachlage, noch immer an dem Schlagwort von der ‚sinkenden Tendenz der Tarife' festhaltend, fort und fort auf Tarifherabsetzungen hindrängt, so wird dabei insbesondere auch übersehen, dass nicht nur, wie angedeutet, der Werth der Transportleistungen wegen der Zunahme der Betriebskosten gestiegen ist, sondern auch, dass infolge des andauernden Sinkens des Geldwerthes eine fortgesetzte Frachtermässigung allein schon dann vorliegt, wenn die Frachten ziffernmässig unverändert bleiben. Gewiss wird der grösste Theil des starken Rückganges des Frachtvertrages für das Tonnenkilometer, der sich von 1895 bis 1900 in Preussen auf 0,25 ₰, in Sachsen auf 0,22 ₰ gestellt hat, auf die in diesem Zeitraum bewilligten Ausnahmetarifirungen zurückzuführen sein, ein bedeutender Einfluss wird aber doch auch dem durch die Haltung der Tarifkommission verursachten anhaltenden Abbröckeln der Tarife zugeschrieben werden müssen. Die Meinung des unterzeichneten Finanzministeriums geht selbstverständlich nicht dahin, dass künftig der finanzielle Standpunkt der Eisenbahnverwaltungen ausschliesslich in den Vordergrund zu stellen und dass etwa von jeder Tarifermässigung abzusehen wäre. Wo ein dringendes wirthschaftliches Bedürfniss nachgewiesen ist, ohne dass gleichzeitig erhebliche Schädigungen berechtigter Interessen zu befürchten sind, oder wenn mit Sicherheit auf entsprechende, durch Mehrkosten des Betriebes nicht aufgewogene Vermehrung des Verkehrs gerechnet werden kann, wird die sächsische Regierung auch künftig etwaigen Ermässigungen gern zustimmen. Es wird aber doch nach diesseitiger Meinung künftig mehr als bisher der finanzielle Standpunkt der Eisenbahnverwaltungen berücksichtigt und bei jedem Detarifirungsantrage auf das eingehendste geprüft werden müssen, ob die vorbezeichneten Voraussetzungen thatsächlich vorhanden sind.

Jedenfalls wird von Detarifirungen lediglich aus formalen, tariftechnischen Gründen, wie sie thatsächlich ziemlich häufig vorgekommen sind, künftig nach Möglichkeit abgesehen werden, und es möchte mit der gegenwärtig durch nichts gerechtfertigten Praxis gebrochen werden, dass in Zweifelsfällen — z. B. wenn zwei verschieden tarifirende Artikel vom Bahnpersonal nicht wohl unterschieden werden können und in eine Klasse eingereiht werden müssen — die Entscheidung grundsätzlich stets in der Richtung der Tarifermässigungen getroffen wird.

In der Generalkonferenz oder in der nachfolgenden schriftlichen Abstimmung gegen durchberathene und vielleicht mit grosser Mehrheit angenommene Beschlüsse anzukämpfen, ist erfahrungsgemäss meist vergeblich. Es werden vielmehr nennenswerthe Erfolge in der gewünschten Richtung nur zu erzielen sein, wenn die Vertreter der Eisenbahnverwaltungen — und zwar möglichst die aller Kommissionsmitglieder — Anweisung erhalten, von vornherein und schon bei den Vorberathungen der veränderten wirthschaftlichen Lage der Eisenbahnverwaltungen mehr als bisher Rechnung zu tragen und Detarifirungen nur ausnahmsweise und nur unter obigen Voraussetzungen zu empfehlen.

Das unterzeichnete Finanzministerium hat selbstverständlich die ihm unterstellte Eisenbahnverwaltung bereits in diesem Sinne mit Anweisung versehen. Es möchte aber auch der Erwägung Ew. Excellenz anheimstellen, ob nicht die jenseitigen Vertreter in gleicher Weise beauftragt werden könnten. Für eine gefällige Mittheilung der Entschliessung Ew. Excellenz würde das Finanzministerium besonders dankbar sein. Das gleiche Ersuchen richtet das Finanzministerium an die Regierungen zu München, Stuttgart, Karlsruhe, Oldenburg und Schwerin und benutzt mit Vergnügen auch diesen Anlass, Ew. Excellenz die Versicherung seiner ausgezeichnetsten Hochachtung zu erneuern."

— **Von der Geschäftsanweisung für das königl. Abnahmeamt zu Essen a/Ruhr** ist eine neue Ausgabe erschienen und in Nr. 16 des „Eisenb.-Verordn.-Bl." veröffentlicht. Sie weist dem der Eisenbahndirektion zu Essen angegliederten Abnahmeamte als Wirkungskreis die in den Direktionsbezirken Essen, Elber-

feld und Münster belegenen Werke, ferner die westlich von Löhne und nördlich von Köln sowie im Wurmgebiete bei Aachen belegenen Werke zu. Innerhalb dieses Bereiches liegt dem Abnahmeamte ob: die Ueberwachung der Anfertigung, die Güteprüfung und die Abnahme der Oberbau- und der wichtigeren Bau- und Werkstattsmaterialien sowie der Materialien zum Bau von Betriebsmitteln und für bauliche und maschinelle Anlagen, soweit sie aus Metallen hergestellt werden, ferner die Bauüberwachung und Abnahme von Betriebsmitteln und von Theilen zusammengesetzter Eisenkonstruktionen, soweit letzteres die bauende Dienststelle nicht selbst besorgt. Ausserdem hat das Abnahmeamt die Güteprüfungsergebnisse zu sammeln, die neuesten Erscheinungen und Fortschritte der Eisenindustrie und die Leistungsfähigkeit der Werke zu beobachten und seine so gewonnenen Wahrnehmungen und Erfahrungen für die Eisenbahnverwaltung nutzbar zu machen. Zu diesen Zwecken ist ihm die erforderliche Anzahl höherer und mittlerer technischer Beamten zugewiesen und namentlich auch eine Zahl höherer Beamten (Eisenbahnbauinspektoren) für die Bauüberwachung der Betriebsmittel und grösseren Eisenkonstruktionen. Für die Zuweisung und Erledigung der hiernach dem Abnahmeamte und seinen Beamten zufallenden Geschäfte sind bestimmte Muster vorgeschrieben. Im übrigen haben die Abnahmebeamten über die Ergebnisse der von ihnen vorgenommenen Güteproben, nach Werken und Materialien getrennt, monatliche Nachweisungen zu führen und zum 5. des folgenden Monats dem Abnahmeamte einzureichen. Während früher der gesammte Inhalt dieser Nachweisungen in die Güteprüfungsbücher eingetragen wurde, lässt das Abnahmeamt forthin nur die von ihm ermittelten monatlichen Durchschnittsergebnisse in diese nach Materialien und Werken getrennt zu führenden Bücher eintragen. Wo auf kleineren Werken die Einrichtungen für die Güteprüfungen nicht vorhanden sind, hat der Abnahmebeamte um Vornahme der letzteren die nächste Werkstätteninspektion zu ersuchen. Die Kontrolproben, welche zur Prüfung der Zerreissmaschine oder zur Behebung von Zweifeln erforderlich erscheinen, werden auf Veranlassung des Amtsvorstandes von einer königlichen Eisenbahnwerkstatt oder in der königlich technischen Versuchsanstalt zu Charlottenburg vorgenommen. Die Güteproben und die bedingungsmässig gefundenen Materialien werden mit dem Stempel K. P. A. gekennzeichnet. Die Stempelung ist unter der persönlichen Aufsicht und Verantwortung des Abnahmebeamten vorzunehmen.

— **Pfälzische Bahnen.** In der bayerischen Abgeordnetenkammer kam nach einem Telogramm des Wolf'schen Büros am 9. d. Mts. die Frage der Zukunft der pfälzischen Eisenbahnen gelegentlich der Etatsberathung zur Sprache. Hierbei erklärte der Staatsminister Graf v. Crailsheim unter anderem: „Die Auffassung eines Vorredners, dass die pfälzischen Bahnen von einem übermächtigen Gegner umgeben seien, kann ich nicht theilen. Die preussische Eisenbahnverwaltung hat sich vielmehr der bayerischen Staatsbahnverwaltung sowie der Verwaltung der pfälzischen Bahnen gegenüber stets nicht als Gegner, sondern als Freund bewiesen. Richtig ist, dass der Pfalz durch Wettbewerbsmaassnahmen ein grosser Theil des Verkehres entzogen werden könnte. Es ist aber nie der Versuch dazu gemacht worden.“ Sodann erörterte der Minister die Bedingungen, unter welchen die pfälzischen Bahnen im Jahre 1905 vom Staate übernommen werden könnten, und fuhr fort: „Ich möchte aber von dieser Stelle aus erklären, dass an eine Angliederung der pfälzischen Bahnen an die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft oder an die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen nicht gedacht werden kann, und dass alle hierauf bezüglichen Bestrebungen völlig aussichtslos sind.“ Der Minister schloss mit den Worten: „Wir wollen mit dem Erwerb der pfälzischen Bahnen für den Staat kein Geschäft machen, sondern betrachten ihn nur als eine Maassnahme im wirthschaftlichen Interesse der Pfalz.“

— **In Sachen des Staffeltarifes für Stückgüter** geht uns aus Speditörkreisen ein Schreiben zu, welches uns die Thatsache bestätigt, dass auch in Speditörkreisen die Stimmen über die Frage „ob Staffeltarif, ob Sammelladungsverkehr?“ keineswegs einig sind. Ohne auf die von unserem Gewährsmann berührten geschäftlichen Einzelheiten einzugehen, möchten wir nur hervorheben, dass er auch von seinem eigenen Standpunkte als Speditör den wirthschaftlichen Werth der Staffeltarife rückhaltlos anerkennt und sein Urtheil in folgenden Worten zusammenfasst:

„Auf Grund meiner Erfahrungen wollte ich Ihnen daher erklärt haben, dass die Vortheile des Sammelladungsverkehres nur einer kleinen Interessentengruppen zu Gute kommen und dass es von mir in meiner jetzigen Lage — und ich habe viele Leidensgefährten — als eine wahre Erlösung für die wirthschaftlich Schwächeren angesehen werden muss, dass sie unter den Staffeltarifen wenigstens in etwas den Schutz des Staates geniessen.“

— **Wittwen- und Waisenunterstützungskasse des bayerischen Verkehrsbeamtenvereins.** Die Mitgliederversammlung fand am 6. d. Mts. in Aschaffenburg statt. Gemäss den Bestimmungen des Reichsgesetzes über die privaten Versicherungsunternehmungen vom 12. Mai 1901 untersteht genannte Kasse seit 1. Januar d. J. als Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit mit dem Sitze in München der Aufsicht der Regierung von Oberbayern, Kammer des Innern. Der Rechenschaftsbericht des Vorstandes und der Geschäftsbericht des Aufsichtsraths geben ein erfreuliches Bild der Weiterentwickelung der Kasse. Der Vermögensstand am 31. Dezember 1901 betrug 867 004 ℳ gegen 743 699 ℳ Ende 1900. Am 1. d. Mts. bezifferte sich das Vermögen auf 918 372 ℳ und dürfte bis zur nächsten Mitgliederversammlung über 1 000 000 ℳ erreichen, gewiss ein erfreulicher Ausblick. Dem Kassenführer und dem Vorstande wurde Entlastung ertheilt. Infolge der günstigen Vermögenslage der Kasse war auch in diesem Jahre der Vorstand in der Lage, eine Dividendenerhöhung der einmaligen Versicherung von 6 % auf 7 % vorzuschlagen, und zwar in Form der Erhöhung der Versicherungssumme nach fünfjähriger Mitgliedschaft für jedes weitere vollendete Jahr um 1 % bis zum Höchstprozentsatze von 7 %. Die Hinterbliebenen der Versicherten werden daher ausser dem Versicherungskapital zu rund 3 800 000 ℳ als Dividende 266 000 ℳ ausbezahlt erhalten. Die von der Regierung von Oberbayern als Aufsichtsbehörde verlangten Satzungsänderungen wurden einstimmig genehmigt, um den Erfordernissen des obengenannten Reichsgesetzes sowie des Handelsgesetzbuches zu entsprechen. Diese Satzungsänderungen berührten nur die Verwaltungsnormen, insbesondere die Bestimmungen über die Wahl des Vorstandes und Aufsichtsraths, Rechte der Mitgliederversammlung, Vertretungsbefugniss des Vorstandes und die Bestimmungen über die Vermögensanlage, welch' letztere bisher in der Geschäftsordnung festgelegt waren. Die Mitglieder der Kasse besitzen nunmehr nach den neuen Satzungen die Rechte eines Versicherten eines Versicherungsvereins auf Gegenseitigkeit. Unter Anerkennung der Thätigkeit des Vorstandes wurde die Versammlung geschlossen.

Oesterreich.

— Die **Einnahmen der österreichischen Privatbahnen** stellten sich im März d. J. nach den vorliegenden vorläufigen Ausweisen im Vergleiche zu den Einnahmen im gleichen Monat des Vorjahres wie folgt:

	1902 Kr.	gegen 1901 Kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	6 085 884	— 667 571
Südbahngesellschaft	8 345 304	— 19 138
österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft	4 308 581	— 82 623
österr. Nordwestbahn:		
garantirtes Netz	1 831 750	+ 10 520
Elbethalbahn	1 025 943	— 95 872
süd-norddeutsche Verbindungsbahn	602 685	— 14 831
Aussig-Teplitzer Eisenbahn:		
altes Netz	1 132 396	— 10 957
Teplitz-Reichenberg	152 411	+ 23 094
Buschtěhrader Bahn Lit. A	548 848	— 18 900
„ „ „ B	938 095	— 201 700
Böhmische Nordbahn	786 171	+ 40 012

— **Die Eisenbahnverstaatlichung in Oesterreich.** Die „Neue Freie Presse“ veröffentlicht das Gespräch eines ihrer Schriftleiter mit dem ehemaligen Präsidenten der Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen Freiherrn v. Czedik über die Fortsetzung der Eisenbahnverstaatlichung in Oesterreich. Freiherr v. Czedik, welcher auf die anfangs der 80er Jahre erfolgte Wiederaufnahme der Eisenbahnverstaatlichung in Oesterreich bestimmenden Einfluss genommen hat, spricht sich für die Fortsetzung der Verstaatlichung aus. Das gemischte System bringe ohne Zweifel viele Unzukömmlichkeiten mit sich und man könne für dasselbe nur in der Zeit eines Ueberganges eintreten. Seine dauernde Beibehaltung bedeute zugleich eine solche der Ungleichheit in der Behandlung der verschiedenen Theile des Reiches. Setze man die Verstaatlichung nicht fort, so gerathe man in denselben Fehler, in welchen die privaten Eisenbahnunternehmungen den Staat gedrängt haben, indem sie nur die einträglichen Linien selbst gebaut, alle schwierigen und weniger einträglichen Bahnen, so z. B. im Karstgebiete, am Brenner und am Semmering, die Arlbergbahn und die galizischen Transversalbahnen dem Staate überlassen haben. Bleibe

man bei dem gemischten System, so werde der Staat immer nur die schlechten Bahnen selbst verwalten, die guten werden in den Händen der Privaten bleiben. Die grossen volkswirthschaftlichen Aufgaben der Eisenbahnen sollen aber nicht zersplittert bei einzelnen Privatbahnen ausgeübt, sondern müssen im grossen Stil vom Staate in Angriff genommen werden. Baron Czedik findet es angezeigt, die Linien der Nordwestbahn, Staatseisenbahngesellschaft und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu verstaatlichen. Die Südbahn, die gewiss grosse Verdienste um die Entwickelung des Eisenbahnwesens in Oesterreich habe und in finanzielle Schwierigkeiten gerathen sei, sei mit Recht in das jetzige Programm der Verstaatlichung nicht einbezogen worden. Es habe zwar ein früherer Handelsminister das Wagniss unternommen, die Südbahn in das Verstaatlichungsprogramm aufzunehmen. Mit glücklicherer Hand hätten aber die neuesten Eisenbahnpolitiker diese Bahn derzeit aus dem Kreise der Verstaatlichungspläne ausgeschaltet.

Die Entscheidung darüber, welche Bahnen man zuerst verstaatlichen solle, sei eigentlich eine Empfindungssache. Bei der erstmaligen Wiederaufnahme der Verstaatlichung habe man nicht geglaubt, dass eine bestimmte Reihenfolge einzuhalten sei, sondern habe jene Bahnen erworben, bei denen eine Einlösung vom Standpunkte des Interesses des Staates möglich war. Im Jahre 1884 sei ein gewaltiger Theil des österreichischen Schienennetzes auf einmal verstaatlicht worden. Auf Grund der damals gemachten Erfahrungen möchte Baron Czedik die Wiederholung einer solchen gleichzeitigen Verstaatlichung mehrerer grossen Bahnen nicht empfehlen. Er glaube, dass man in Zwischenräumen von einem oder zwei Jahren an die Verstaatlichung herantreten solle, wenn schon aus keinem anderen Grunde, so aus Personalrücksichten, weil die Aufnahme eines neuen Beamtenkörpers immer mit grossen Schwierigkeiten verbunden sei, die sich erst nach und nach ausgleichen. Es sollte also zwischen der Verstaatlichung jeder einzelnen dieser Bahnen ein Zwischenraum von einem oder zwei Jahren eingehalten werden. Vielleicht würde es sich empfehlen, dass die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Jahre 1904 und von den beiden anderen Bahnen die eine vorher, die andere später eingelöst werde.

Die Frage der finanziellen Belastung ist nach Ansicht des Baron Czedik nicht so schwer zu lösen, als man sich dies vielleicht vorstelle. Bei der Verstaatlichung der Elisabeth- und der Franz Josefbahn seien die Aktionäre durchaus nicht ungünstig behandelt worden. Man habe damals den Privatbahnen kleine Zugeständnisse gemacht, und wenn man heute denselben Vorgang beobachtet, so werden diese Konzessionen gering sein können im Verhältniss zu den grossen nationalökonomischen Vortheilen der Verstaatlichung. Ein höchst lehrreiches Beispiel biete die Verstaatlichung der Karl Ludwigbahn. Bei ihrer Verstaatlichung seien den Aktionären die bis dahin gezahlten 10 fl. (210 fl. Kapital) als Rente zugestanden worden, jedoch nur für 10 Jahre. Gerade die letzten Tage haben den praktischen Nutzen einer solchen Bestimmung gezeigt. Der Staat werde durch die Konvertirung, die er vornehme, eine Ersparniss von 630 000 Kr. erzielen. Die finanziellen Vortheile, die man einer Privatbahn bei der Verstaatlichung bietet, brauchen, wie man aus diesem Beispiele sehe, oft nur für einen kurzen Zeitraum gewährt zu werden. Der Finanzminister dürfe hierbei nicht vergessen, dass er nicht nur für den Augenblick, sondern auch für die Zukunft vorzusorgen habe. Wenn man die finanzielle Tragweite der Verstaatlichung richtig beurtheilen wolle, so müsse man die 10 Jahre als ganzen Zeitabschnitt berücksichtigen; in ihm habe der Staat mehr eingenommen, als veranschlagt war. Man dürfe daher nicht in kurzsichtiger Weise nur ein einzelnes Jahr herausgreifen und sich bei derartigen grossen Fragen nicht an den Augenblick klammern, da die Vortheile der Verstaatlichung nicht sofort, sondern erst in Zukunft geerntet werden können. Mit der Taktik kleiner Zugeständnisse an die Bahnen könne das grosse Ziel mit einem für den Staat günstigen, wenn auch erst später in die Erscheinung tretenden Erfolge erreicht werden.

Grosse Bedenken werden, wie Baron Czedik bemerkt, hinsichtlich der Frage der Tarife geäussert. Man fürchte, dass es nicht möglich sein werde, die Tarife der Staatsbahnen zu erhöhen, dass daher die Tarife der zu verstaatlichenden Privatbahnen nach ihrer Uebernahme ermässigt werden müssen und sich daher ein Ausfall ergeben könnte. Die Behauptung, dass die Staatsverwaltung nicht in der Lage sei, Tariferhöhungen durchzuführen, widerspricht nach Ansicht des Baron Czedik den bisherigen Erfahrungen. So sei im Personenverkehr der Kreuzer-Zonentarif bald fallen gelassen worden und seien die Personentarife wiederholt erhöht. Hierbei habe die Regierung keinen Widerstand gefunden. Als nach dem Rücktritt des Ministers Baross die Gefahr eines heftigen Wettbewerbs mit Ungarn geschwunden war, habe die Staatsverwaltung die ermässigten Tarife der Staatsbahnen wieder erhöht. Baron Czedik erinnere sich nicht, dass sich dagegen ein stärkerer Widerspruch erhoben hätte. Gewiss sollen Tariferhöhungen nur dann vorgenommen werden, wenn eine unbedingte Nothwendigkeit dafür bestehe. Allein es widerspreche den Grundsätzen einer rationellen Gebahrung, seine Ausgaben zu erhöhen und die Einnahmen zu verringern. Welcher Kaufmann werde ein solches Vorgehen beobachten? Könne man aber dem Staate zumuthen, einen Standpunkt zu verlassen, den jeder vernünftige Private als selbstverständlich bezeichnen wird? Was zu Beginn des Staatsbahnbetriebes zu seiner Einführung in die Oeffentlichkeit (in Bezug auf billige Tarife) vielleicht nöthig war, sei es heute gewiss nicht mehr. Es liege daher kein Grund vor, die Tarife bei den zu verstaatlichenden Bahnen zu ermässigen, so lange man über die weitere Entwickelung der Einnahmen noch kein sicheres Urtheil habe. Baron Czedik empfehle, in die Verstaatlichungsvorlagen eine Bestimmung aufzunehmen, durch welche die Regierung es sich vorbehält, Tarifermässigungen (auf das Ausmaass der Steuertarife) erst nach Maassgabe des finanziellen Erträgnisses vorzunehmen. Es könnte eine Uebergangszeit von einigen Jahren festgesetzt werden, innerhalb deren keine Aenderung der Tarife der Privatbahnen zu erfolgen hätte. Wenn das Abgeordnetenhaus auf eine solche Uebergangszeit nicht eingehe, werde einfach das Verstaatlichungsgesetz nicht zustande kommen. Um jeden Preis verstaatlichen müsse man ja nicht. Eine solche gesetzliche Verfügung wäre nach dem Vorschlage Czedik's nur eine Art Sicherheitsmittel, im Falle man befürchten würde, dass die verstaatlichten Privatbahnen bei einer Gleichstellung der Tarife mit jenen der Staatsbahnen in der ersten Zeit im Ertrage wesentlich zurückgehen würden.

— **Die Bilanz der Aussig-Teplitzer Bahn.** Der Reingewinn beider Netze (altes Netz und Lokalbahn Teplitz-Reichenberg) beträgt für das Jahr 1901: 4 429 529 Kr. und bleibt um 613 432 Kr. hinter dem Vorjahre zurück.

Die Betriebsergebnisse des Hauptbahnnetzes für das Jahr 1901 weisen gegenüber dem Vorjahre eine erhebliche Zunahme des Personen- und Güterverkehres aus, welche bei der Zahl der beförderten Personen 8,7 % und bei der Menge der beförderten Güter 5,9 % beträgt. Bei einem Vergleiche mit dem Jahre 1900 ist zu bedenken, dass dieses infolge des zweimonatlichen Kohlenarbeiterausstands kein normales Betriebsjahr war und sich im Jahre 1900 gegen das Jahr 1899 ein Frachtenausfall von 315 000 t ergeben hatte. Dieser Frachtenausfall ist im Jahre 1901 nicht nur voll hereingebracht worden, sondern es ergibt sich gegen das Jahr 1899 noch eine Mehrfracht von 235 000 t. Der Kohlenverkehr war 1901 um 432 000 t grösser als 1900 und um 124 000 t grösser als im Jahre 1899. Die Roheinnahmen aus dem Betriebe des alten Netzes betrugen im Jahre 1901: 16 160 000 Kronen. Im Vergleiche mit dem Jahre 1900 ergibt sich eine Steigerung von 1 390 000 Kr. Die reinen Betriebsausgaben des alten Netzes betrugen im Jahre 1901: 5 800 000 Kr., daher um 605 000 Kr. mehr wie 1900. Diese Mehrausgabe ist nicht nur eine Folge der erhöhten Transportleistungen, sondern wurde auch verursacht durch eine wesentliche Vertheuerung der Zugförderungskohle. Einen wesentlichen Antheil an der Steigerung der Ausgaben hatten nach wie vor auch die Erhöhungen der Bezüge des Personals und die durch die Gewährung längerer Ruhezeiten im Betriebsdienste nothwendig gewordene Personalvermehrung. Die Mehrkosten für die Erhaltung der Transportmittel sind durch die grossen Ausbesserungen veranlasst worden, die wegen der gesteigerten Inanspruchnahme der Fahrbetriebsmittel vorgenommen werden mussten. Der Betriebskoeffizient des alten Netzes beziffert sich im Jahre 1901 auf 35,91 gegen 35,20 % in 1900. Die gesammten zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben des alten Netzes betrugen 1901: 2 520 000 Kronen, das ist um 330 000 Kr. weniger als im Jahre 1900; der Prioritätendienst erforderte 1 260 000 Kr., um 36 000 Kr. mehr als 1900. Für die Linien des alten Netzes ergibt sich somit aus dem Betriebe des Jahres 1901 ein Ueberschuss von 6 569 655 Kr., das ist um 1 083 732 Kr. mehr als im Vorjahre.

Das Betriebsergebniss der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg kommt zum ersten Male zur Veröffentlichung. Bei einem Vergleiche mit dem Vorjahre ist jedoch zu beachten, dass die letzte Theilstrecke Niemes-Reichenberg (46 km) erst am 27. September 1900 dem Verkehre übergeben wurde und bis dahin nur die 105 km lange Theilstrecke Teplitz-Niemes im Betriebe stand. Sind auch die bisherigen Betriebsergebnisse weniger befriedigend, so ist doch eine stetige Verkehrszunahme wahrnehmbar. Die Roheinnahmen der Lokalbahn betrugen 2 118 333 Kr., daher gegen 1900 um 633 416 Kr. mehr, die Betriebsausgaben beziffern sich mit 2 122 262 Kr., das ist um 684 062 Kr. mehr als im Jahre 1900. Diese Mehrkosten sind vor allem mit dem Zuwachs der Strecke Niemes-Reichenberg sowie mit der schwierigen Betriebsführung auf dem gebirgigen, steigenden Gelände und mit allgemeinen Momenten zu erklären, durch welche auch die Betriebsausgaben des alten Netzes nachtheilig beeinflusst wurden. Der reine Betriebsabgang im Jahre 1901 beziffert sich sohin mit 3 928 Kr. und der Betriebskoeffizient mit 100,18 %. Die gesammten, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben der

Lokalbahn betrugen 1901: 182752 Kr., das ist um 49223 Kr. mehr als 1900; der Prioritätendienst erforderte 1753445 Kr., das ist um 551585 Kr. mehr. Auf der Lokalbahn ergibt sich sonach ein Abgang von 1940126 Kr.

Der Betriebskoeffizient des gesammten Netzes stellte sich im Jahre 1901 auf 43,35 %. Werden von den Einnahmen des alten Netzes und der Lokalbahn die Ausgaben des gesammten Netzes in Abzug gebracht, so ergibt sich ein Ueberschuss von 4629529 Kronen. Abzüglich des an die Staatsbahnverwaltung abzuführenden Pauschbetrages mit 200000 Kr. ergibt sich für das Jahr 1901 der oben angegebene Reingewinn von 4429529 Kr. Unter Hinzurechnung der Zinsen der Reserveeffekten und mit Rücksicht auf den vom Jahre 1900 zur Verfügung stehenden Gewinnvortrag von 1130825 Kr. wird in der Generalversammlung der Antrag gestellt werden, für das Jahr 1901 eine Dividende von 134 Kr. (gegen 150 Kr. in den Vorjahren) zur Auszahlung zu bringen und 712243 Kr. auf neue Rechnung vorzutragen.

— **Billiger Wagenanstrich.** Bei den österreichischen Staatsbahnen wurden bereits vor zwei Jahren Versuche gemacht, gekittete, geschliffene und mit Grundfarbe gestrichene Wagenwände anstatt mit zwei Schleiflacküberzügen und einem Kutschenlacküberzuge mit zwei Anstrichen mit einer grünen Emaillackfarbe zu versehen. Die Aufschriften wurden mit weisser Emaillackfarbe aufgetragen. Die auf diese Art lackirten Wagen besitzen wohl unmittelbar nach Fertigstellung nicht so glänzende Flächen wie Wagen, welche nach dem alten Verfahren lackirt wurden, indessen verschwindet der Unterschied nach kurzer Zeit im Betriebe. Mit Rücksicht auf das gute Aussehen, welches nach diesem neuen Verfahren lackirte Wagen nach zweijähriger Verwendung zeigten, wurde dieses Verfahren im Oktober 1901 in sämmtlichen Werkstätten der österreichischen Staatsbahnen für alle Personenwagen und Dienstwagen mit Blechverschalung vorläufig mit Ausnahme der Wagen I. und I./II. Klasse eingeführt. Es wurde ferner die weitere Vereinfachung angeordnet, dass ausgenommen bei den Abtheilen I. Klasse auch Beschneidungslinien an den Aussenwänden nicht mehr anzubringen sind.

Mit Rücksicht auf die bisherigen günstigen Erfahrungen wurde in letzterer Zeit dieses Anstrichverfahren auf sämmtliche Wagen mit Blechverschalung ausgedehnt. Die Minderkosten betragen gegenüber dem alten Verfahren für einen Wagen über 100 bis 180 Kr. je nach der Länge des Wagens. Da bei den österreichischen Staatsbahnen im Jahre etwa 1000 Wagen neu lackirt werden, so ist durch diese Maassnahme bei den Erhaltungskosten der Wagen eine jährliche Ersparniss von weit über 100000 Kr. zu gewärtigen.

Bei einer im Oktober 1901 erfolgten Lieferungsvergebung von 120 Personenwagen wurde dieses vereinfachte Anstrichverfahren bereits vorgeschrieben, und wurden hierdurch die Anschaffungskosten dieser Wagen um rund 15000 Kr. verringert.

Die Frage des billigen Anstriches wird bei den österreichischen Staatsbahnen hiermit keineswegs als abgeschlossen betrachtet; es werden in den Werkstätten der österreichischen Staatsbahnen weitere Versuche eingeleitet werden, unter anderem soll der Anstrich von Wagen mit Blechverschalung ohne Kittung ausgeführt und lediglich nach Reinigen der Bleche auf zweimaligen Bleiweissgrundfarbeanstrich unmittelbar ein zweimaliger Emaillelackfarbenanstrich aufgetragen werden. Wenn diese Art des Anstrichs sich bewährt, werden jedenfalls weitere Ersparnisse erzielt werden.

— **Elektrische Kraftübertragung auf grosse Entfernungen.** Im Klub österreichischer Eisenbahnbeamten hielt kürzlich der Adjunkt der Staatsbahnen Lorenz einen interessanten Vortrag über elektrische Kraftübertragung auf grosse Entfernung. Der Redner erörterte insbesondere die Frage, wie sich die Vollbahnen zur elektrischen Betriebskraft verhalten. Die Elektrizität hätte hier die Aufgabe, in dichtbevölkerten Ländern die industriellen Mittelpunkte durch einen dichten Schnellverkehr einander näher zu bringen und die in den Wasserkräften brach liegenden nationalen Kraftquellen unter den schon heute gegebenen Verkehrsbedingungen auszunutzen und die kohlenarmen Länder vom Auslande unabhängig zu machen. Wie wichtig diese letztere Frage sei, zeigen die in Italien und Schweden von der Regierung angestellten Erhebungen. Italien brauche für seinen Eisenbahnverkehr jährlich 820000 t, welche für 20000000 L. vom Auslande eingeführt werden müssen. Die Kohleneinfuhr Schwedens bezifferte sich im Jahre 1900 auf 64000000 Kr., wovon etwa der zehnte Theil auf die Bahnen entfiel. Italien verfüge aber über Wasserkräfte von schätzungsweise 5000000 PS, Schweden über solche von 4000000 PS, und jede industriell verwerthete Pferdekraft entspreche einem Kapital von jährlich 100 Kr., welche sonst für Kohle ins Ausland gehen müssten. Oesterreich sei diesen Ländern gegenüber allerdings in der günstigen Lage, eigene Kohlen verbrauchen zu können, wenn sie in den Alpenländern auch weit hergeholt werden müssen. Nichtsdestoweniger eignen sich die österreichischen Alpenbahnen zum mindesten ebenso gut für den elektrischen Betrieb, als die Bahnen Italiens oder Schwedens, wo man gross angelegte Versuche auszuführen im Begriffe steht. Besonders die an Wasserkräften reich gesegnete, 77 km lange Tauernbahn, welche zu 16,7 % im Tunnel liegt, lehre dies durch eine kurze Erwägung. Der mittlere theoretische Kraftbedarf dieser Bahnlinie berechne sich für einen ausnehmend starken Sommerverkehr von 2 Schnell-, 2 Post-, 3 Motor- und 5 Lastzügen in jeder Richtung mit 950 PS, die etwa 1600 PS im Kraftwerke entsprechen würden. Nach der Ertragsberechnung für die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest seien die kilometrischen Betriebsausgaben dieser Strecke mit 15791 Kr. veranschlagt, wovon nach den Gebahrungsergebnissen des Staatseisenbahnbetriebes 9 % für Brennmaterialien und Wasserförderung aufgehen müssen, was für die ganze Strecke eine Jahresausgabe von 109350 Kr. erfordern würde. Nehme man die mittlere Belastung mit 1000 PS an, so würden für die Jahrespferdekraft 109 Kr. entfallen. Die durchschnittlichen Jahrespreise einer elektrischen Pferdekraft betragen aber in Bozen-Meran 100, in Landeck 80, in Jajce etwa 80 Kr. und finden sich in manchen ausländischen Kraftwerken sogar mit 24 bis 50 Kr. berechnet.

— **Brandschaden-Versicherungsverband österreichischer Eisenbahnen.** Im Jahre 1901 wurden 534 Brandschadenfälle aus dem Jahre 1901 und 110 Brandschadenfälle aus früheren Jahren abgerechnet. Zu Lasten des Verbandes ergab sich ein Gesammtschadenbetrag von 573478 Kr.

Nach den Entstehungsjahren und einzelnen Schadengattungen gesondert fallen von der Schadensumme in runden Zahlen auf Gebäude und Objekte 156000 Kr., Inventargegenstände 214000 Kr., Personalmobilien 11000 Kr., Fahrbetriebsmittel 148000 Kr., Materialien 23000 Kr. und Güter 21000 Kr. Da die noch nicht abgerechneten Brandschadenfälle aus dem Jahre 1901 beiläufig eine Schadensumme von rund 95000 Kr. ergeben dürften, so fallen auf das Jahr 1901 insgesammt Schäden im Betrage von etwa 588500 Kr., d. i. um etwa 439200 Kr. mehr als die im Jahre 1900 erwachsene Gesammtschadenziffer von rund 149300 Kr.

Der Durchschnittsbetrag der jährlichen Schadensumme aus den ersten 12 Jahren des Bestandes dieses Verbands beträgt rund 255000 Kr.; es stellt sich somit das Jahr 1901 mit seiner beiläufigen Schadensumme von 588500 Kr. bisher als das ungünstigste Jahr dar.

Ungarn.

— **Berathung des Staatsbahnetats im Abgeordnetenhause.** Bei der am 5. d. Mts. begonnenen Berathung des Etats der ungarischen Staatsbahnen bat u. a. ein Abgeordneter den Handelsminister, es mögen den Professoren der nichtstaatlichen Mittelschulen auch jene Eisenbahnbegünstigungen eingeräumt werden, welche die staatlichen Professoren geniessen. Der Handelsminister bemerkte hierzu, dass die Freikarten und Fahrkartenbegünstigungen in den letzten Jahren grossen Umfang angenommen haben. Er wollte weder der Presse, noch den Bildungsanstalten gegenüber stiefmütterlich vorgehen, aber etwas müsse zur Einschränkung der Freikarten geschehen, denn es handle sich um wichtige finanzielle Interessen des Staates, und wenn man die Freikarten nicht eindämme, werde bald niemand mehr den Fahrpreis bezahlen. Die Frage sei also unbedingt zu regeln und müssen Grundbestimmungen geschaffen und strengstens durchgeführt werden. Für das laufende Jahr werde er trachten, Mittel und Wege zu finden, um die berechtigten Wünsche der nichtstaatlichen Mittelschulprofessoren zu erfüllen.

Ein anderer Abgeordneter besprach die unter den Angestellten der Staatseisenbahnen entstandene Bewegung. Vor den Abgeordnetenwahlen habe man dieser Bewegung freien Lauf gelassen, nach den Wahlen sei der Semaphor auf „halt" gestellt worden. In dem Budget seien wohl einzelne Posten enthalten, welche als Echo dieser Bewegung zu betrachten sind. 1600 Angestellte unterer Klassen rücken in höhere Gehaltsstufen vor; 1035 neue Arbeitskräfte seien angestellt, aber nur ein kleiner Theil der letzteren zu dem Zwecke, um den Beamten eine Ruhezeit zu ermöglichen.

Im übrigen seien keine Anzeichen vorhanden, ob die berechtigten Wünsche der Eisenbahnbeamten Erhörung finden werden; vielmehr mache es den Eindruck, als ob man die Bewegung künstlich unterdrücken wollte. Die Bewegung sei eine berechtigte. Für die Aufbesserung der Bezüge der Eisenbahnbeamten sei nichts geschehen. Der Dienst der Eisenbahnbeamten sei ein so gefahrvoller, dass nur sehr wenige die Zeit erreichen, in welcher sie auf die volle Pension Anspruch haben. Eine grosse Beschwerde dieser Beamten sei die, dass sie keine Dienstpragmatik haben, welche in Betreff ihrer Vorrückung eine

Gewähr bieten würde. Die ungarischen Eisenbahnbeamten seien schlechter bezahlt als die preussischen und österreichischen Eisenbahnbeamten; überdies sei in Preussen und Oesterreich der staatliche Beitrag zur Pension grösser als in Ungarn. Die in der Denkschrift aufgestellten Forderungen seien nicht übertrieben und sie können erfüllt werden, so z. B. diejenige, dass das Disziplinarverfahren geändert werde. Es sei überhaupt die Zeit gekommen, dass die Verhältnisse der Eisenbahn- und Verkehrsangestellten durch ein Gesetz geregelt werden. In Betreff der Bewegung der Eisenbahnbeamten habe man den Amtsvorgänger des Handelsministers offenbar irre geführt. Die Annahme, als gäbe es unter diesen Beamten eine Schicht, welche gewaltthätig vorgehen oder in den Ausstand treten wolle, entspreche nicht den Thatsachen. Der frühere Minister habe eine Verordnung herausgegeben, welche den Eisenbahnbeamten die Verbindung mit der Presse verbiete und eine Uebertretung dieses Verbotes mit der schwersten Strafe, also mit der Entlassung, zu ahnden drohe, wobei der Minister hinzufügte, dass er nöthigenfalls von den Förmlichkeiten des Disziplinarverfahrens absehen werde. Diese Verordnung sei einer Regierung unwürdig, welche Recht, Gesetz und Gerechtigkeit auf ihre Fahne schreibe; sie verstosse gegen die elementarsten Grundsätze der Verfassungsmässigkeit. Der Redner hat schliesslich den Minister, sich über die Bewegung zu unterrichten und die berechtigten Forderungen der Eisenbahnbeamten zu erfüllen.

Auch ein anderer Abgeordneter beklagte die ungünstigen Besoldungsverhältnisse bei den ungarischen Staatsbahnen. Am allerschlechtesten gehe es den Eisenbahnkassiererinnen, welche für den angestrengtesten Dienst, der oft 24 Stunden lang währe, 30—35 fl. erhalten, und die überdies nicht einmal dem Beamtenstande angehören, so dass sie nicht pensionsberechtigt seien. Das Geringste, was man thun könne, wäre die Einbeziehung dieser Kassirerinnen in den Unterbeamtenstand. — Hier wurde die Sitzung abgebrochen, so dass die Antwort der Regierungsvertreter noch aussteht.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** stellten sich nach den vorläufigen Ausweisen im Februar d. J. im Vergleiche zu den Einnahmen im gleichen Monate des Jahres 1901 wie folgt:

Hauptbahnen	im Februar 1902 Kr.	gegen 1901 Kr.
ungarische Staatshahnen	13 056 300	—1 316 900
Südbahn (ungar. Netz)	1 069 616	— 62 774
Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn	122 223	— 21 831
Kaschau-Oderberger (ungar. Linien) .	889 330	— 27 335
Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn . .	84 159	— 7 885
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . . .	77 300	— 10 600
Hauptbahnen zusammen	15 298 928	—1 447 324
Vizinalbahnen „	2 312 290	+ 695
insgesammt	17 611 218	— 1 446 629

Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme sämmtlicher ungarischen Eisenbahnen 37 954 614 Kr., das sind 1 656 227 Kr. weniger als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Uebrige europäische Länder.

— **Die staatsfinanziellen Wirkungen des französischen Eisenbahnsystems.** Auf Grund der beredten, aber bekanntlich höchst anfechtbaren Vertheidigung des französischen Systems durch Professor v. Kauffmann hat selbst Finanzminister v. Miquel einmal im Abgeordnetenhause die Frage aufgeworfen, ob nicht das finanzielle Verhältniss zwischen Staat und Eisenbahnen, die Eisenbahnpolitik, wie sie in Frankreich herrscht, erhebliche Vortheile vor der preussischen habe. Diese Untersuchungen können in dem Augenblick, wo der Eisenbahnetat im preussischen Abgeordnetenhause zur Berathung steht, besonderes Interesse beanspruchen. Die preussischen Staatsbahnen werden in der Gegenwart für die Bedürfnisse des Staatshaushalts stark ausgenutzt und müssen grosse Ueberschüsse liefern; in Frankreich zahlt im Gegentheil der Staat zufolge seiner Zinsgewähr den Eisenbahngesellschaften noch alljährlich bedeutende Summen drauf; aber in einem halben Jahrhundert fallen die Eisenbahnen unentgeltlich an den Staat, während dann in Preussen die Eisenbahnschuld noch nicht getilgt sein wird. Frankreich wirthschaftet also mehr für die Zukunft, Preussen mehr für die Gegenwart mit den Eisenbahnen. Es liegt auf der Hand, dass die Sache nicht nur vom staatsfinanziellen Standpunkt, sondern auch allgemein nationalökonomisch eine grosse Bedeutung hat. Wenn einmal keine Eisenbahnschuld mehr verzinst zu werden braucht, dann können die Eisenbahneinnahmen in ganz anderem Maasse als jetzt zu Verkehrserleichterungen und zur Verbilligung der Tarife verwendet werden, was wieder das gesammte Erwerbsleben eines so glücklich gestellten Landes und seine internationale Wettbewerbsfähigkeit erhöhen würde. Frankreich würde also dem Anschein nach für lästige Opfer in der Gegenwart in späterer Zukunft einen gewichtigen Vortheil vor Preussen durch seine Eisenbahnpolitik voraus haben. Indess sind diese Dinge sehr schwierig zu schätzen. Wie sehr man dabei mit zweifelhaften Grössen arbeitet und wie bedeutende Meinungsverschiedenheiten herauskommen, zeigt die aus Anlass der jüngsten Parlamentsbeschlüsse über die Verstaatlichung zwischen den bekannten Nationalökonomen und Politikern Leroy-Beaulieu und Camille Pelletan in hervorragenden Pariser Presseorganen und Fachschriften lebhaft fortgesetzte Erörterung. Ersterer ist eifriger Verfechter des Privatbahnsystems, letzterer des Staatsbahnsystems. Leroy-Beaulieu muss zugeben, dass der Staat zur Herstellung der Linien, welche den Eisenbahngesellschaften gehören, eine riesige Summe hergegeben hat. Allerdings sagt er, zuständige Personen behaupteten, dass die amtlich berechnete Ziffer — welche kürzlich auch Minister Baudin wieder öffentlich vorgeführt hat — von 4 300 Millionen Franken um eine gute halbe Milliarde zu gross angenommen sei. Jedenfalls sei es ein grosser Irrthum, zu behaupten, dass der Staat aus dieser Leistung keinen Nutzen zöge. Denn in einem halben Jahrhundert falle ihm das Eigenthum der Eisenbahnen zu, welche dann 20 Milliarden Franken werth sein würden. Für 4 gezahlte Milliarden bekomme also der Staat 20 zurück. Diese Berechnung sucht nun der Abg. Pelletan als durchaus trügerische nachzuweisen. Der Staat habe den Eisenbahngesellschaften seit 50 Jahren in der Form von Beihülfen 4 Milliarden gewährt, für die er keine Zinsen erhielt; diese Zinsen müssten aber unter normalen Verhältnissen berechnet und sonach dem Kapital zugeschlagen werden. Zu 4 % vervielfältige sich ein Kapital siebenmal in 50 Jahren, mehr als dreimal in 30 Jahren und mehr als zweieinhalb Mal in 25 Jahren. Man dürfte also annehmen, dass die den Eisenbahngesellschaften vorgestreckten 4 Milliarden handelsmässig heutzutage 10 Milliarden darstellten. Nun würden aber die Gesellschaften diese Summe noch 50 Jahre unentgeltlich geniessen. In 50 Jahren vervierfache sich, zu dem jetzt geltenden Zinsfusse von 3 % gerechnet, das Kapital. Nach allen Regeln der Rechnungskunst würden demnach die 4 Milliarden, für welche der Staat seinen Gläubigern, von denen er sie geliehen, Zinsen zahlen müsse, im Jahre 1950 durch die Opfer der Steuerzahler thatsächlich mehr als 40 Milliarden gelten. Wenn dann die Eisenbahngesellschaften ein Eisenbahnnetz im Werthe von 20 Milliarden dem Staat übergeben, so würden sie immer noch ein Geschenk von 20 Milliarden erhalten. Zudem erklärt Pelletan eine Spekulation über ein halbes Jahrhundert hinaus für sehr gewagt, für eine „duperie“; neue Erfindungen, Umwälzungen im Verkehrswesen könnten vielleicht den Werth der jetzigen Eisenbahnanlagen herabdrücken statt ihn zu steigern; vielleicht brauche der Verkehr in 50 Jahren ganz andere Werkzeuge.

Als Musterländer des Privatbahnsystems stellt Leroy-Beaulieu England und die Vereinigten Staaten hin. Wenn nun aber, wie dort, in Frankreich einfach die Eisenbahnen an Private konzessionirt worden wären ohne finanzielle Beitragsleistung des Staates, würden die 4 300 Millionen den französischen Eisenbahngesellschaften zur Last gefallen sein. Zu 4,40 % (mittlerer Zins der Obligationen auf die wirklich gezahlten Summen) würden die Gesellschaften jährlich 190 000 000 Fr. Zinsen mehr zahlen müssen. Ausserdem würden sie die aus der Zinsgewähr des Staates entspringenden Summen nicht erhalten haben, welche im letzten Jahrzehnt durchschnittlich 48 000 000 Fr. für das Jahr ausmachten. Also müssten die Steuerzahler 238 000 000 Fr. jährlich aufbringen, um den Aktionären hohe Rente zu zahlen. Letztere beziehen 157 000 000 Fr. Dividende; daraus ergebe sich, dass ohne die Leistungen des Staates bezw. der Steuerzahler die Aktionäre nicht nur für ihr eingezahltes Geld nichts erhalten, sondern dass auch noch 81 000 000 Fr. für den Dienst der Obligationen fehlen würden. Thatsächlich erhielten nur durch die Opfer des Staates die Aktionäre die ausserordentlich hohe gewährleistete Durchschnittsdividende von 11 %, also ungefähr dreimal so viel, wie die Rente der englischen Privatbahnen betrage.

— **Arbeitskontrole bei den französischen Eisenbahnen.** Das „Journal officiel“ veröffentlicht eine nach dem Vorschlag des Ministers der öffentlichen Arbeiten erlassene Verfügung des Präsidenten der Republik, nach welcher in Zukunft die Kontrole der Vorschriften über die Arbeitsleistung der Eisenbahnbediensteten von dem technischen Betriebskontroldienst jedes einzelnen Eisenbahnnetzes abgelöst und für das gesammte französische Hauptbahnnetz einem Oberingeniör (ingénieur en chef des ponts et chaussées) übertragen werden soll. Ihm werden für die Ausübung seines Amtes unterstellt: 1. die beim Kontroldienst angestellten gewöhnlichen Ingeniöre und 2. die Arbeitskontrolöre.

Diese letzteren, welche besonders die Ausführung der gesetzlichen Vorschriften für die Eisenbahnarbeiten zu beaufsichtigen haben, zerfallen in vier Klassen, nach denen sich auch ihre Gehälter richten. Der Oberkontrolör erhält 4 500 Fr., der Kontrolör I. Klasse 4 000, der II. Klasse 3 500, der III. Klasse 3 000 Fr. jährliches Gehalt. Sie werden aus den Eisenbahnbeamten, die mindestens 5 Jahre gedient haben, auf dem Wege der Bewerbung vom Minister ernannt und auch befördert, ihre niedrigste Altersgrenze ist 28, ihre höchste durchschnittlich 34 Jahre; über das 65. Jahr hinaus dürfen sie nicht im Dienst bleiben, sie werden alsdann pensionirt. Ihre Bewerbung darf nur auf Grund eines ministeriellen Bescheides, der ihnen nach Ablegung einer Prüfung vor einer besonderen Kommission zugeht, erfolgen.

— **Füllung der Lokomotiven mit Wasser während der Fahrt.** Die von uns in Nr. 85 Jahrg. 1901 d. Ztg. gebrachte Mittheilung über die Einführung von Schöpftroganlagen in Frankreich zur Wasserentnahme während der Fahrt ergänzen wir einer Mittheilung des „Journ. d. transp." zufolge noch dahin, dass die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn auf der Strecke zwischen Alsy und Montbard (zwei Orten im Departement Côte d'Or) versuchsweise eine ähnliche Schöpftroganlage eingeführt hat. Jeder Schöpftrog ist 536 m lang, seine Wandungen sind 4 mm stark; er besteht aus Stahlblech und wird aus dem Wasserbehälter einer Nachbarstation mit Wasser versorgt.

— **Arbeiterwochenkarten in Frankreich.** Die französischen Eisenbahnen geben an Angestellte, deren Besoldung nicht über 2 000 Fr. beträgt, Wochenabonnementskarten aus. Jetzt hat der Minister der öffentlichen Arbeiten Baudin ein Schreiben an die Verwaltungen gerichtet, in welchem er sie auffordert, für Familienväter die Grenze auf 2 400 Fr. zu erhöhen.

— **Der Voranschlag der schweizerischen Bundesbahnen** sieht für den Bundeshaushalt zunächst nicht sonderlich günstige Ergebnisse voraus. Für den Kreis III (ehemalige Nordostbahn) wird der Betriebsüberschuss auf 8 957 950 Fr. geschätzt, d. i. um 2 960 036 Fr. weniger als derjenige von 1900 und 2 693 342 Fr. weniger als der schätzungsweise Ueberschuss von 1901. Die Ausgabenvermehrung beträgt über 1 300 000 Fr. gegenüber den für 1901 geschätzten Ausgaben und 2 500 000 Fr. gegenüber 1900.

— **Eisenbahn Cuneo-Nizza.** Die französische Deputirtenkammer hat den Vertrag über den Bau der Eisenbahn von Nizza zur italienischen Grenze in der Richtung auf Cuneo einstimmig angenommen.

— **Zur Einführung elektrischen Betriebes auf der Nikolaibahn in Russland.** Die amtliche „Handels- u. Industrie-Zeitung" berichtet in ihrer Nr. 59 über einen interessanten Vortrag, der am 8./21. März d. J. in Petersburg in der kaiserlich russischen technischen Gesellschaft gehalten worden ist. Der Vortragende, M. A. Tokarski, erörterte die Frage, wie die Wasserkräfte der Stromschnellen des Mstaflusses zur Einführung des elektrischen Betriebes auf der Nikolaibahn (Petersburg-Moskau) verwerthet werden können. Der Redner erläuterte an der Hand der Längenprofile der Stromschnellen und der Querprofile des Flusses, dass diese Stromschnellen bei einer Sturzhöhe von 35 Faden (= 80,67 m) und bei einem Verbrauch von 11 Kubikfaden (= 106,82 cbm) in der Sekunde 108 000 PS liefern würden. Um diese Leistung das ganze Jahr hindurch ununterbrochen und gleichmässig zu erhalten, soll eine bereits vorhandene grosse Anstauung dienen, aus der in den wasserärmeren Zeiten des Jahres die nöthige Menge Wasser zu entnehmen wäre, um einen ungeschwächten Betrieb aufrecht erhalten zu können. Dieses Wasserbecken fasst 90 000 000 Kubikfaden (= 873 990 000 cbm) und würde danach ausreichen, um etwa 87 Tage lang die berechneten 108 000 PS zu liefern. Dieser Aufstellung gegenüber führt nun der Redner aus, dass nach dem augenblicklichen in Geltung befindlichen Fahrplane die grösste Anzahl Personenzüge Abends um 11 Uhr und die grösste Anzahl Güterzüge um 3 Uhr Morgens sich im Betriebe befinden sowie ferner, dass mehr als 106 Züge zur selben Zeit sich nicht in Bewegung befinden. Es wird dann weiter bestimmt, wie viel Pferdekräfte gegenwärtig von den Lokomotiven der Nikolaibahn geleistet werden, wobei der Redner findet, dass das 89 000 PS sind. Diese Anzahl erforderlicher Pferdekräfte gegenüber gehalten der Leistung von 108 000 PS wird dann von dem Redner unter Berücksichtigung des unvermeidlichen Verlustes bei der Uebertragung der elektrischen Kraft als zu gering bezeichnet, um darauf hin den elektrischen Betrieb einführen zu können; wohl aber wäre es möglich, einen Theil der von der Nikolaibahn betriebenen Strecken zunächst versuchsweise elektrisch zu betreiben.

Der Vortrag fand bei den Zuhörern, wie die „Handels- u. Industrie-Ztg." hinzufügt, grossen Anklang und begegnete allgemeinem Interesse, wobei namentlich darauf hingewiesen wurde, dass ausser dem Mstafluss gewiss noch viele Wasserläufe in Russland bei näherer Untersuchung geeignet befunden werden würden, mit den vorhandenen Wassermengen, den Gefällverhältnissen und was sonst noch alles in Betracht kommt, die Voraussetzungen zu bieten, um die erforderliche Menge elektrischer Kraft zu liefern, mit deren Hilfe allmählich zu elektrischen Betrieben übergegangen werden könnte. Vor allem war man darüber einig, dass Versuche gemacht und Berechnungen angestellt werden müssten, um festzustellen, ob und in welchen Fällen die Verwerthung der Wasserkräfte lohnend sei. Sodann aber sprach sich die Versammlung dafür aus, dass Mittel beschafft werden, damit der Versuch gemacht werden könne, zunächst auf der Borowitschi-Zweigbahn elektrischen Betrieb einzurichten, wobei namentlich auch darauf zu rücksichtigen wäre, wie die klimatischen Verhältnisse die Durchführung eines derartigen Betriebes beeinflussen in Bezug auf die Ständigkeit des Wasserzuflusses usw.

Der Bericht macht im allgemeinen den Eindruck, als wolle man die Anregung des Vortragenden weiter verfolgen, was im Interesse der Verwerthung der z. Zt. wenig ausgenutzten Wasserkraft des Mstaflusses erfreulich wäre; eine andere Frage ist es allerdings, ob die elektrische Kraft gerade in dem Sinne mit Nutzen Verwendung finden wird, wie es sich der Vortragende gedacht hat. Sollten wirklich Versuche angestellt werden, so wird sich das übrigens schnell genug zeigen.

Fremde Welttheile.

— **Eisenbahnbauten in Venezuela.** In der wirthschaftlichen Erschliessung Venezuelas sind, wie der „Reichsanzeiger" meldet, in letzter Zeit zwei Eisenbahnbauten in den Vordergrund des Interesses getreten, die von amerikanischen Unternehmern geplant sind.

Der eine Vertrag bezieht sich auf den Bau einer Eisenbahn von einem Punkte am See, von Maracaibo, nach Carora im Staate Lara. Diese Strecke soll binnen fünf Jahren als eingleisige Eisenbahn von 1,07 m Spurweite fertig gestellt werden, wobei 50 000 Bolivares in Gold oder in venezolanischen Schuldscheinen als Kaution zu hinterlegen sind, die bei Vollendung der ersten 20 km zurückgezogen werden kann. Die Gesellschaft soll das Recht haben, nach Vollendung dieser Bahn die Verlängerung nach Barquisimento zu bauen, wobei ihr alles zum Bau nothwendige Holz und sonstige Material sowie die öffentlichen Wasserwege zur unentgeltlichen Benutzung überlassen sind. Es ist ihr ferner ein Vorrecht auf alle auf dem Wege liegenden Minen und Steinbrüche eingeräumt und die Ermächtigung ertheilt worden, eine Dampferlinie nach Maracaibo einzurichten. Für das zum Eisenbahnbau erforderliche ausländische Material ist ihr Zollfreiheit zugestanden worden. Das zu beiden Seiten der Eisenbahnstrecke gelegene Land soll der Gesellschaft in Blocks von 1 000 m Front und 500 m Tiefe abwechselnd mit der Regierung gehören, aber erst nachdem die betreffende Strecke dem Betriebe übergeben worden ist. Die Gesellschaft ist ferner ermächtigt, die Einwanderung in diese Gegenden und auch in andere Bezirke zu lenken. Es sollen ihr dazu unentgeltlich Grundstücke von 500 ha zu Ackerbauzwecken und 2 Quadratmeilen zur Viehzucht zur Verfügung stehen. Die Konzession lautet auf 99 Jahre mit der Bestimmung, dass innerhalb der ersten 40 Jahre keine andere Konzession in dieser Gegend ertheilt werden darf.

Der zweite Vertrag betrifft eine Eisenbahn von Barranquitas nach den Plains of San Ignacio im Distrikte Perija an der kolumbischen Grenze und entspricht im wesentlichen der erstgenannten Konzession. Diese Linie soll sich von San Ignacio aus theilen; während der eine Zweig nach Süden geht, wird der andere über Rosario nordwärts sich hinziehen, um Maracaibo als eigentliches Ziel zu erreichen.

Nach Angabe des amerikanischen Konsuls in Maracaibo soll der Bezirk von Perija ausserordentlich reich an fruchtbarem Boden, werthvollen Hölzern und Mineralien sein. Die Furcht vor ausländischem Wettbewerb in der Ausnutzung dieser Reichthümer soll einer der Hauptgründe dafür gewesen sein, dass die Bahn nicht von Maracaibo aus direkt nach Perija gebaut wird. Das Mittel, sich in den Besitz des werthvollsten Landes zu setzen, ehe die ausländische Konkurrenz sich desselben bemächtigen kann, ist der Gesellschaft in der Einwanderungserlaubniss gegeben, indem das Land einfach auf den Namen dieser Einwanderer hin erworben wird. Von der Regierung soll keinerlei Garantie oder Unterstützung bezahlt werden. Das zum Bau nöthige Geld soll im wesentlichen von den amerikanischen Interessenten in Maracaibo aufgebracht werden, zu deren Stärkung die Errichtung einer kapitalkräftigen Bank in Erwägung gezogen wird.

— **Zur Untertunnelung des North-River (Hudson) bei Newyork** berichtet „Eng. News & Am. Ry. J.", dass die Jersey-City and Newyork Railway Company, „welche den alten North-Rivertunnel zu vollenden beabsichtigt", sich für ihre Newyorker Endstation den grössten Theil eines Häuserblocks gesichert hat, und zwar zwischen der 10., Hudson-, Greenwich- und Christoph-Strasse. Auch wird berichtet, dass Charles M. Jacobs, der Ingeniör für den geplanten Tunnel der Pennsylvaniabahn, den Tunnelbau der Jersey-City and Newyork Railway Company leiten wird. Ob diese Gesellschaft identisch ist mit der North-Jersey-Strassenbahngesellschaft, welche nach der Mittheilung in Nr. 12 d. Ztg. den begonnenen Hudsontunnel vollenden will, geht aus unserer Quelle nicht hervor.

— **Eine bedeutende Zunahme des Ertrages der Eisenbahnen im Gebiete der Vereinigten Staaten von Nordamerika** ergibt (laut „Eng. News & Am. Ry. J.") ein Bericht, den der Statistiker Henry C. Adams der Interstate Commerce Commission erstattet hat. Der Bericht bezieht sich auf 98 % aller Eisenbahnen der Vereinigten Staaten. Er gibt an, dass an Dividende gezahlt wurden: im Jahre 1901: 121 108 637 D., im Jahre 1900: 108 210 652 D. Das ergibt einen Zuwachs von rund 17,5 % in einem Jahre.

Allgemeines.

— **Die Spiritusbeleuchtung auf Bahnhöfen.** Die französische Westbahn will auf dem Bahnhof von Dol einen Versuch mit der Einführung von Glühlichtbeleuchtung durch denaturirten Spiritus machen, und man hofft, dass sie diese Versuche auf anderen Bahnhöfen ihres Netzes wiederholen, dadurch gewissen landwirthschaftlichen Erzeugnissen einen Absatzmarkt schaffen und der Abhängigkeit vom Ausland für die zur bisherigen Beleuchtung nothwendigen Stoffe ein Ende machen wird. „Génie civil", welches eine eingehende Schilderung dieser Beleuchtungsart bringt, bemerkt, dass die Beleuchtung durch Gas und Elektrizität als Lichtquelle der Alkoholbeleuchtung vorzuziehen sei, dass letztere aber auf Dörfern und Landhäusern, wo sie als Mitbewerber nur das Petroleum habe, mancherlei Vorzüge vor letzterem besitze, da sie keinen Geruch verursache und nicht rauche. Der Kostenunterschied sei zu Gunsten der Alkoholbeleuchtung nur ein geringer.

— **Ueber Druckversuche mit geschweissten und gelötheten Gasbehältern für Eisenbahnwagen** — ein Thema, welches im Hinblick auf die bei Offenbach und Altenheken stattgehabten Eisenbahnunfälle von allgemeinstem Interesse ist — sprach in der Versammlung des Vereins deutscher Maschinen-Ingeniöre am 25. März d. J. Regierungs- und Baurath Herr. Nachdem er die verschiedenen zur Herstellung der Gasbehälter üblichen und möglichen Verfahren, insbesondere die zum Einsetzen und Bilden der Böden gebräuchlichen Arbeiten erläutert hatte, machte er höchst interessante Angaben über die auf Veranlassung der preussischen Staatseisenbahnverwaltung in der Fabrik der Firma Julius Pintsch in Fürstenwalde mittelst Wasserdrucks ausgeführten Sprengversuche. Mit Rücksicht auf die bei diesen Versuchen erzielten Ergebnisse sowie im Hinblick auf die bisher im Betriebe gemachten Erfahrungen hat die preussische Staatseisenbahnverwaltung die Weiterverwendung der hartgelötheten Gasbehälter beschlossen.

Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Aufnahme in den Verein.

Die Direktion der Niederlausitzer Eisenbahngesellschaft ist in den Verein als stimmberechtigtes Mitglied aufgenommen worden.

Zu- und Abrechnung von Vereinsbahnstrecken.

Den Vereinsbahnstrecken sind zugerechnet worden:

1. die am 1. März 1901 dem öffentlichen Verkehre übergebene Strecke Mörlenbach-Wahlen (15,94 km) der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz;
2. die am 30. Juni 1900 dem öffentlichen Verkehre übergebene Strecke Tirschnitz-Schönbach (20,813 km) der k. k. österreichischen Staatsbahnen;
3. die am 9. Mai 1901 dem öffentlichen Verkehre übergebene Strecke Chlumetz-Königstadtl (13,659 km) der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Die 20,66 km lange Strecke Gau-Algesheim-Kreuznach-Bad der königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz, welche am 15. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Ferner wird vom Tage der Betriebseröffnung — voraussichtlich am 1. Mai d. J. — die 1,47 km lange Verbindungsstrecke von Kilometer 117,19 der Strecke Elmshorn-Hvidding bis Kilometer 176,5 der Strecke Husum-Tönning den Vereinsbahnstrecken der königlichen Eisenbahndirektion Altona zu- und die 6,23 km lange Strecke von Husum A bis Kilometer 176,5 (Theil der Strecke Husum A-Tönning), welche am gleichen Tage für den Betrieb geschlossen wird, den Vereinsbahnstrecken der genannten Verwaltung ab gerechnet werden.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Die Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 21 (Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn) und Nr. 85 (holländische Eisenbahngesellschaft) sind neu herausgegeben worden. Zu dem Güterwagenparkverzeichniss Nr. 42a (königliche Eisenbahndirektion zu Münster i/W.) ist der Nachtrag II erschienen. Durch die neu herausgegebenen Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 21 und 85 werden die im Januar 1897 bezw. Januar 1898 ausgegebenen Güterwagenparkverzeichnisse gleicher Nummer — Nr. 85 mit allen Nachträgen — aufgehoben.

Vereinskilometerzeiger.

Neu herausgegeben ist der Kilometerzeiger Nr. 38 (königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M.). Zu dem Kilometerzeiger Nr. 37 (königliche Eisenbahndirektionen zu Erfurt und Halle a/S.) ist der Nachtrag VI und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" der Nachtrag IV erschienen. Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 38 wird der Kilometerzeiger gleicher Nummer vom August 1899 nebst zugehörigen Nachträgen aufgehoben.

Vereinsreiseverkehr.

Die vom 1. Juni 1902 ab gültigen neuen „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften nebst Ausführungsvorschriften" sind an die Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen vertheilt worden; ferner ist die Uebersicht der Fahrscheine, welche ab 1. Juni 1902 neu aufgelegt werden usw., an diejenigen Verwaltungen, welche Exemplare dieser Uebersicht bestellt haben, zur Vertheilung gelangt.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 124 vom 3. April d. J. — nicht 3. III. d. J. — an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 9. April d. J.).

Nr. I 142 vom 8. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend die vom 1. Juni 1902 ab gültigen neuen „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften nebst Ausführungsvorschriften" (abgesandt am 10. April d. J.).

Nr. I 146 vom 4. April d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres und die schweizerischen Bundesbahnen, betreffend das Fahrgelderstattungsübereinkommen des Vereins (abgesandt am 9. April d. J.).

Nr. III 314 vom 2. April d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 9. April d. J.).

Nr. III 315 vom 2. April d. J. — nicht 19. IV. d. J. — an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 9. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Die auf Seite 161 des Gütertarifs vom 1. April d. J. angegebene Entfernung Chemnitz-Ringelstein wird auf 430 km berichtigt.

Erfurt, den 5. April 1902. (994)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Mai 1902 wird der an der Linie Leipzig-Hof zwischen Feilitzsch und Hof errichtete Haltepunkt Hof, sowie der an der Linie Kieritzsch-Chemnitz zwischen Borna b. Leipzig und Frohburg errichtete Haltepunkt Neukirchen-Wyhra für den öffentlichen Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Zur Unterscheidung der beiden Verkehrsstellen Hof erhält die bisherige Station die Benennung „Hof Bahnhof“, während die neue mit „Hof Haltepunkt“ bezeichnet wird. Ueber die auf den neuen Verkehrsstellen haltenden Personenzüge wird der am gleichen Tage in Kraft tretende Sommerfahrplan die nöthige Auskunft geben. Die Personen- und Gepäcktarife werden auf den Haltepunkten, sowie auf den Nachbarstationen mit dem sonst Erforderlichen durch Anschläge rechtzeitig bekannt gemacht werden. Ebenfalls ab 1. Mai d. J. erhält die Station Reichenbach i. L. die Benennung Reichenbach (Oberlausitz). (995)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

3. Güterverkehr.

Mit dem 15. April d. J. wird die an der Bahnstrecke Inowrazlaw-Bromberg zwischen den Stationen Güldenhof und Hopfengarten gelegene Haltestelle Gr.-Neudorf von der bisherigen Stelle nach dem neuen Empfangsgebäude in Km. 21,43 verlegt.

Soweit Erhöhungen der Entfernungen eintreten, gelten dieselben erst vom 1. Juni d. J. ab.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Bromberg, den 7. April 1902. (996)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutscher Güterverkehr (Gruppe I/II).

Mit Gültigkeit vom 15. April 1902 wird der Nachtrag 4 zum ostdeutschen Gütertarif (Gruppe I/II) eingeführt.

Der Nachtrag enthält ausser Berichtigungen und bereits früher veröffentlichten Ergänzungen und Aenderungen neue Ausnahmesätze für Braunkohlenbriketts in 20 t-Sendungen nach einer Anzahl neueröffneter Stationen in den Bezirken Bromberg, Danzig und Königsberg.

Durch Vermittelung der Fahrkarten-Ausgabestellen ist der Nachtrag käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 26. März 1902. (997)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1902 ist die nur für Sendungen der Firma Gebr. Giulini bei Mundenheim eröffnete Station Ludwigshafen-Giuliniwerk als Tarifstation in das Tarifheft 8 (Verkehr Baden-Pfalz) einbezogen worden.

Die Frachtsätze der Station Ludwigshafen-Giuliniwerk sind jene der Station Ludwigshafen a. Rh.

Karlsruhe, den 8. April 1902. (998)
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

In den besonderen Ausnahmetarif für phosphorhaltige Konverterschlacken (Thomasschlacken) etc. im Verkehre von den Stationen Algringen, Deutsch-Oth etc. vom 1. August 1899 wird vom 20. April d. J. ab die Station Coschen des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin als Empfangsstation einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 7. April 1902. (999)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

Zum 15. April 1902 werden München Centralbhf. und München Südbhf. mit direkten Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 9 d (Eisen und Stahl etc. zur überseeischen Ausfuhr nach aussereuropäischen Ländern) aufgenommen. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 7. April 1902. (1000)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-ungarischer Verband. Theil II, Heft 1.

Am 15. April d. J. werden direkte Frachtsätze a) für Hanf und b) für Werg bei Aufgabe in Mengen von 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen von einigen Stationen der ungarischen Staatsbahnen nach Breslau, Grünberg i/Schles. und Neusalz a/O. eingeführt. Ueber diese, für die preussischen Staatsbahnen in regelrechter Weise gebildeten Sätze ertheilen die obenbezeichneten Stationen Auskunft.

Breslau, den 10. April 1902. (1001)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Im rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Verbandsverkehre werden am 15. April 1902 für die Beförderung von Trass und Tuffsteinen folgende Ausnahmefrachtsätze eingeführt:

	Mark für 100 kg
Zwischen Brohl und Reichenberg sächs. Stb.	1,39
Zwischen Kruft und Reichenberg sächs. Stb.	1,39
Zwischen Plaidt und Reichenberg sächs. Stb.	1,38.

Die Anwendung der Sätze ist an die im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) für Erde, gewöhnliche, vorgesehenen Bestimmungen gebunden.

Dresden, den 9. April 1902. (1002)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Hanseatisch - ostdeutscher Eisenbahnverband.

Vom 15. April 1902 ab können Eilgüter und eilgutmässig zu befördernde Frachtstückgüter von nachstehenden Stationen der mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn:

Goldberg i/Mecklb., Plau i/Mecklb. und Sternberg i/Meckl.

nach Berlin, Stettiner Bahnhof, über Neustrelitz direkt abgefertigt werden, sofern von dem Absender dieser Beförderungsweg im Frachtbriefe ausdrücklich vorgeschrieben wird. Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. April 1902. (1003)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Für die Beförderung von Eis in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung hierfür ab Glarus, Netstall und Landquart nach verschiedenen Stationen der badischen Bahn, der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, der pfälzischen Bahnen, der Main-Neckarbahn und der Eisenbahndirektionsbezirke Frankfurt a/M. und Mainz treten mit Gültigkeit vom 10. April bis 31. Dezember l. J. ermässigte Frachtsätze in Kraft, über welche die betheiligten Verwaltungen und unser Gütertarifbüreau nähere Auskunft ertheilen.

Karlsruhe, den 6. April 1902. (1004)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 10. April 1902 werden für die Beförderung von Erzen des Sp.-T. III in Ladungen von 10 000 kg von den Stationen Kirchzarten und Littenweiler nach gewissen belgischen Stationen ermässigte Ausnahmesätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen und das Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 5. April 1902. (1005)
Gr. Generaldirektion.

Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Gütertarif, Theil II, Heft 2 vom 1. September 1900. (Klassengüterverkehr Ungarn-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. gelangen für die Beförderung von Natrum-Bisulfat in Ladungen von 10 000 kg von Pozsony dynamitgyár nach Asch bayer. St. B. und Asch Stadt direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 5. April 1902. (1006)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Mit Wirksamkeit vom 15. April 1902 gelangen für die Beförderung von Trass

und Tuffsteinen von den Stationen Kruft und Plaidt des Eisenbahndirektionsbezirks St. Johann-Saarbrücken nach der Station Reichenberg der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft und der k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn folgende Frachtsätze zur Einführung:

Nach	von Kruft	von Plaidt
	Frachtsätze in Mark für 100 kg	
Reichenberg (A. T. E. u. S. N. D. V. B.)	1,39	1,38

Die Frachtsätze gelten bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen.

München, den 6. April 1902. (1007)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Theil III, Heft 1 vom 1. Dezember 1898 (Getreideverkehr Oesterreich-Bayern).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember d. J. kommen für Mahlprodukte (ausgenommen Kleie) in 10 t-Ladungen von der Station Klein-Schwechat nach Asch, Franzensbad, Haslau und Rossbach ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

München, am 8. April 1902. (1008)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Verbandsgütertarif.

Theil II, Heft 4 (Klassengüterverkehr Galizien-Bayern).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1902 gelangt der Nachtrag I zur Einführung, welcher Ergänzungen des Haupttarifes enthält.

München, den 3. April 1902. (1009)
Generaldirektion
der k. bayerischen Staatseisenbahnen.

Main-Neckarbahn-bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die bayerischen Stationen Hoppingen und Hurlach in den obigen Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen.

München, den 3. April 1902. (1010)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 15. April l. J. wird die Station Hartenrod in den vorgenannten Gütertarif einbezogen.

Die direkten Entfernungen werden durch Anstoss von 6 km an die Entfernungen von Weidenhausen gebildet.

München, den 3. April 1902. (1011)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. werden die Stationen Niedertrebra und Stössen des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt in den Tarif für die Beförderung lebender Thiere einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Erfurt, den 5. April 1902. (1012)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Die besondere Zusatzbestimmung 2 zu Nr. 45 der Verkehrsordnung im Thiertarif badische Staatseisenbahnen - badische Nebenbahnen im Privatbetrieb Theil II vom 20. August 1901 erhält eine andere Fassung, die gemäss den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt ist.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 5. April 1902. (1013)
Gr. Generaldirektion.

Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1902 ist der Nachtrag I zum Anhang zu den direkten Gütertarifen der badischen Staatseisenbahnen ausgegeben worden. Derselbe enthält im wesentlichen die Aufnahme der Station Ettlingen Holzhof für den Wagenladungsverkehr.

Exemplare des Nachtrags sind von dem diesseitigen Gütertarifbüreau zum Preise von 5 ₰ für das Stück zu erhalten.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 5. April 1902. (1014)
Generaldirektion.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.

Der im Nachtrage III zum Elbeumschlagstarife für Oesterreich vom 1. November 1899 enthaltene Ausnahmetarif Nr. 34 im Rückvergütungswege für Bruchmetall etc. gilt 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt" auch für den Export aus dem österr.-ungar. Zollgebiete.

Wien, am 6. April 1902. (1015)
Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Eisenbahn-Gütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen, ungarischen und rumänischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen andererseits, ferner für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den rumänischen Eisenbahnen andererseits.

(Einführung eines Nachtrages II zum Tarife Theil I, Abtheilung A.)

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1902 beziehungsweise insoweit Verkehrsbeschränkungen in Frage kommen mit Gültigkeit vom 1. Juni 1902 tritt ein Nachtrag II zu dem vom 10. Oktober 1901 gültigen Tarif Theil I, Abtheilung A für den in der Ueberschrift genannten Verkehr in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen der zusätzlichen Bestimmungen und der Anlage 1, sowie Berichtigungen.

Wien, am 5. April 1902. (1016)
Priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Tariftheil II, Heft 2 vom 1. März 1896.

Frachtsätze für Petroleum etc. ab Kralup und Kolin.

Mit Gültigkeit vom 20. April 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902 finden die auf Seite 5 und 6 des Nachtrages VI zum obenbezeichneten Tarife unter fortlaufender Nummer 10 und 11 (Punkt 3) enthaltenen Frachtsätze für Petroleum etc. ab Pardubitz auch auf Sendungen der gleichen Artikel ab Kralup B. E. B. und ab Kolin St. E. G. und Oe. N. W. B. unter den hierfür angegebenen Bedingungen Anwendung.

Mit dem obgenannten Termine werden die an den vorbezeichneten Stellen des Nachtrages VI enthaltenen (höheren) Frachtsätze für Kralup B. E. B. aufgehoben.

Wien, am 7. April 1902. (1017)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Einführung neuer Frachtsätze für die Beförderung von Holzzellstoff (Cellulose) von Hopfgarten nach Stationen der französischen Ostbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1902 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1902, werden für die Beförderung von Holzzellstoff (Cellulose) in Bogen oder Tafeln, wenn sie derart durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauche als Papier oder Pappe nicht mehr dienen können, bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze berechnet

Von Hopfgarten nach	Francs Gold für 1 000 kg
Autet	23,45
Bar-sur-Aube	26,05
Bar-sur-Seine	27,00
Bellfort	19,70
Chatillon-sur-Seine	26,35
Coulommiers	29,45
Docelles-Chéniminil	23,85
Epinal	23,60
Gray	23,80
Jouy-sur Morin le Marais	29,10
Langres (Marne)	24,45
Lépanges	24,00
Montereau loco und transit	29,15
Nogent le Perreux-Bry (Verbindung)	28,45
Noisy le Sec transit	30,25
Paris (Douane)	30,45
Paris (Reuilly)	30,45
Port d'Atelier-Amance	23,00
Saint Siméon	29,20
Sens (Lyon) transit	28,55
Troyes	27,15

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung A, vom 1. Januar 1893 und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheil I, Abtheilung B, vom 1. April 1902 für den österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverband.

Wien, am 8. April 1902. (1017a)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsch-russischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai alten/23. Mai neuen Stils 1902 werden in dem Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, gültig vom 20. Dezember 1899 alten/1. Januar 1900 neuen Stils, die Fahrpreise I. und II. Klasse für alle Züge auf den russischen Strecken nach und von der Station Kijew b erhöht.

Nach und von den Stationen Homel (Gomel) und Pinsk über Miawa tritt eine Erhöbung der Fahrpreise nur für letztere Wagenklasse ein.

Das Nähere ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 8. April 1902. (1018)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover.

Am 1. April d. J. ist zu dem Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarife, Theil II vom 1. Oktober 1900 der Nachtrag I erschienen.

Nähere Auskunft über die mit demselben eintretenden Aenderungen und Ergänzungen ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Die in dem Nachtrage enthaltenen besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3) derselben genehmigt worden.

Hannover, den 1. April 1902. (1019)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Personen- und Gepäckverkehr.

Von sofort ab erfolgt für den Verkehr zwischen Station Döliens-Radung des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg einerseits und der diesseitigen Station Dieckow andererseits direkte Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Soldin, den 5. April 1902. (1020)
Die Direktion
der Stargard-Cüstriner-Eisenbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Mai d. J. tritt ein neuer Tarif für den englisch-russischen Personen- und Gepäckverkehr in Kraft. Die Tarifsätze sind zum Theil höher als die bisherigen.

Die in den Tarif aufgenommenen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung sind von der Aufsichtsbehörde genehmigt.

Nähere Auskunft ertheilt auf Anfrage unser Verkehrsbüreau.

Cöln, den 8. April 1902. (1021)
Königliche Eisenbahndirektion zu Cöln, zugleich im Namen der übrigen Verbandsverwaltungen.

Deutsch-schweizerischer Rundreiseverkehr.

Der in den Fahrscheinheften der Touren 8—18 und 21—25 enthaltene Zusatzschein für die Wengernalpbahn wird am 1. Juni d. J. aus den Fahrscheinheften entfernt.

Mainz, den 7. April 1902. (1022)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

5. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Lokalbahn Welchau-Wickwitz-Giesshübl-Sauerbrunn.

Nachtrag I zum Gebührentarife, Theil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. tritt zu dem vom Tage der Betriebseröffnung, d. i. vom 1. Februar 1895, gültigen Gebührentarife, Theil II, für Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr der oben genannten Lokalbahn ein Nachtrag I in Kraft, welcher die Aenderung eines Stationsnamens und Druckfehlerberichtigungen des Haupttarifes enthält.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der unterzeichneten Generaldirektion zum Preise von 10 Hellern pro Stück bezogen werden.

Prag, am 5. April 1902. (1023)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, als betriebsführende Verwaltung der Lokalbahn Welchau-Wickwitz-Giesshübl-Sauerbrunn.

---

6. Verdingungen.

Umgehungsbahn bei Mainz.

Die Arbeiten und Lieferungen für den Bau der rechtsrheinischen Theilstrecke und der Mainbrücke, ausschliesslich der eisernen Ueberbauten, sind im ganzen oder in zwei Loosen zu vergeben und zwar u. a.

			Loos I	Loos II
Erdarbeiten .	etwa	cbm	514 000	172 000
Fundamentausbub . .	„	„	7 700	14 900
Spundwände .	„	qm	—	3 140
Stampfbeton und Mauerwerk . . .	„	cbm	13 480	19 340
Werksteine, Abdeckplatten usw. .	„	„	210	2 200

Die Verdingungsunterlagen nebst Zeichnungen können von unserem Centralbüreau gegen postfreie Einsendung von 10 M. für das Loos I, von 15 M. für das Loos II und von 20 M. für beide Loose bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu dem auf

Donnerstag, den 24. April 1902, Vorm. 10 Uhr,

festgesetzten Eröffnungstermine, der in Gegenwart etwa erscheinender Bieter im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes abgehalten wird, an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist: 6 Wochen.

Mainz, den 26. März 1902. (1024)
Königlich preussische und grossh. hessische Eisenbahndirektion.

Auf der Nebenbahn Osnabrück-Brackwede soll der Umbau von 2,16 km Gleise an den Mindestfordernden vergeben werden.

Verdingungsunterlagen sind gegen postfreie Einsendung von 1 M. (nicht in Marken) von hier zu beziehen. Verdingungstermin am 23. April 1902, Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist 6 Wochen. (1025)

Eisenbahn-Betriebs-Inspektion 2
Osnabrück.

Die Lieferung von 1 268 000 Stück Klinkerziegeln sowie von 120 000 Stück Lochsteinen zur Herstellung der südlichen Hälfte der östlichen und westlichen Tunnelanlage auf dem umzubauenden oberschlesischen Bahnhofe in Breslau soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 19. April d. J., Mittags 12 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermine versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Bauabtheilung einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 0,60 M. in baar ebendaher bezogen werden.

Breslau, den 8. April 1902. (1026)
(Brüderstrasse 32.)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Verdingung

der Lieferung des Bedarfs im Rechnungsjahre 1902 für die Hauptwerkstätten in Leinhausen und Stendal von A. 188 000 kg geformtem Eisenguss, B. 12 600 Stück klaren und farbigen Glasscheiben für Fenster der Personenwagen und zu Signalzwecken, 650 Stück Glasglocken für Gasbeleuchtung in den Personenwagen.

Eröffnung der Angebote am Freitag, den 25. April 1902 zu A. Vormittags 11 Uhr, zu B. Vormittags 11½ Uhr.

Zuschlagsfrist bis 17. Mai 1902.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden getrennt abgegeben gegen Einsendung von 50 ₰ für A und 50 ₰ für B vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8 A I, Erdgeschoss, Zimmer 12.

Bei Anforderung der Bedingungen sind die Kosten von auswärts mittelst Postanweisung ohne Bestellgebühr — nicht in Briefmarken — einzusenden, unter genauer Bezeichnung des Materials.

Hannover, den 4. April 1902. (1027)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung.

Loos IX c des Umbaues Cassel O rund 150 m flusseisernes Brückengeländer mit ornamental ausgestanzten Blechplatten zur Wegeüberführung am Tannenwäldchen auf Bahnhof Cassel O.

Die Verdingungsunterlagen und Zeichnungen sind auf dem Baubüreau für den Umbau der Casseler Bahnhöfe im Nordflügel des Empfangsgebäudes einzusehen, erstere auch daselbst von Herrn Büreaudiätar Rehm gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,75 M. und letztere von 2 M. zu beziehen.

Verdingungstermin: Mittwoch, den 30. April d. J., Vormittag 11 Uhr.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Cassel, den 6. April 1902. (1028)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung und Aufstellung eines Wasserbehälters von 300 cbm Fassungsraum für die Wasserstation auf Bahnhof Buchholz.

Eröffnung der Angebote am 28. April 1902, Vormittags 12 Uhr.

Zuschlagsfrist bis zum 12. Mai 1902, Abends 6 Uhr.

Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen sind gegen postgeldfreie Einsendung von 0,50 M. — nicht in Briefmarken — vom Vorstande unseres Centralbüreaus hier zu beziehen.

Münster, den 8. April 1902. (1029)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Verlag von Julius Springer in Berlin N. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.